THÈSE

En vue de l'obtention du

DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE TOULOUSE

Délivré par l'Université Toulouse 2 - Jean Jaurès
et l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse

Présentée et soutenue par

Eddy Nilsone GOMIS

Le 21 juin 2021

UN MODELE DE VILLE DURABLE EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE EST-IL ENVISAGEABLE? ÉTUDE A PARTIR DES VILLES DE BISSAU (GUINEE-BISSAU) ET DE ZIGUINCHOR (SENEGAL).

Ecole doctorale : **TESC - Temps, Espaces, Sociétés, Cultures**

Spécialité : **Architecture**

Unité de recherche :
LRA - Laboratoire de Recherche en Architecture

Thèse dirigée par
Pierre FERNANDEZ et Frédéric BONNEAUD

Jury
M. DAHA CHEIRIF BA, Rapporteur
M. JEROME CHENAL, Rapporteur
Mme AMINATA NDIAYE, Examinatrice
Mme CATERINE REGINENSI, Examinatrice
M. DOMINIQUE LAFFLY, Examinateur
M. PIERRE FERNANDEZ, Directeur de thèse
M. FREDERIC BONNEAUD, Co-directeur de thèse

DÉDICACES

« Nu, je suis sorti du sein maternel, nu, j'y retournerai. Yahvé a donné, Yahvé a repris : que le nom de Yahvé soit béni ! », Job. 1 : 21, Bible de Jérusalem.

Une pensée pieuse pour la mémoire de ma regretté tante Christine Nème Basse, pour son défun mari Fara Mendy et pour mon regretté père Bissenty Oumbeura Gomis rappelés à Dieu en septembre 2007, avril 2004 et mai 2014.

Paix à vos âmes et que la terre de Thiès (Sénégal) et de Kabieunk (Canchungo Guinée-Bissau) vous soit légère.

A mon fils Jean Simon Alexandre Gomis ;

Ma chère mère Maria Luisa Monteiro.

Cette thèse vous est dédiée.

REMERCIEMENTS

Au terme de ce travail, mes premières pensées vont d'abord à ma regrettée tante, à son mari et à mon défunt père. Qu'il me soit permis de leur rendre grâce pour tous les sacrifices consentis pour mon bien-être dans ce monde où l'avenir, semble-t-il, est de plus en plus incertain pour les générations futures. Ils ont eu la clairvoyance de m'envoyer à l'école pour que je puisse avoir des conditions d'existence meilleures que la leur. Au moment où beaucoup d'enfants restent encore non scolarisés, je mesure la portée de leur geste. Chers tante et père, merci de vous avoir sacrifié pour moi. Paix à vos âmes.

Arrivé en France pour mes études universitaires, ma grande sœur Monique et Jacques son mari, mon ami et frère Serigne Bassirou Ndao et sa famille ont pris le relais de cette solidarité familiale dakaroise afin que je puisse aller le plus loin possible malgré les difficultés qui se sont dressées sur mon chemin. Que leur soutien soit loué et reconnu.

Poursuivre les études jusqu'en thèse n'aurait pas été possible si je n'avais pas bénéficié d'un encadrement professionnel de qualité de la part de mes maîtres d'école et de mes professeurs. De l'école primaire à l'université, je remercie vivement tous mes enseignants, sans exception. Parmi eux, je décerne une mention spéciale à mes deux Directeurs le Pr. Pierre Fernandez Directeur de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture (ENSA) et le Pr. Frédéric Bonneaud qui ont bien voulu encadrer ce travail de thèse. Comprenez que votre investissement ne sera jamais oublié. Je remercie également les membres du Jury de ma thèse qui m'ont fait l'honneur de siéger pour la soutenance. Je veux nommer le Pr. Ndiaye Aminata (UCAD) au Sénégal, Pr. Ba Chérif Daha à Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD), Pr. Reginensi Caterine à l'Université d'État du Nord Fluminense à Rio de Janeiro au Brésil, Pr. Chenal Jérôme à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) en Suisse, et au Pr. Laffly Dominique, Université Jean Jaurès de Toulouse en France.

Je tiens à rendre hommage aux dispositifs d'accompagnement des doctorants mis en place par l'université Jean Jaurès en générale et de l'ENSA en particulier. Faire une thèse, c'est aussi intégrer une équipe de recherche au sein d'une structure. J'ai eu la chance de faire partie de l'école doctorale Temps Espace Société et Culture (TESC) et au sein du LRA. Je voudrais également remercier Madame Annie Loiseaux (secrétaire du LRA) qui ne ménage aucun effort pour prendre en charge l'ensemble des préoccupations des doctorants pour un bon déroulement de leur recherche. Mes remerciements vont aussi à l'ensemble de vos collaborateurs, à mes collègues des équipes de recherche pour les moments d'échange. Je voudrais vivement remercier les autorités municipales de la mairie de Ziguinchor, du service de l'Environnement, de l'Urbanisme, de la SDE, de la l'ONAS, le Câmara Municipal de Bissau (George Cabral, Honorio Dias, Mario Sissoko), Serviços de Planejamento Urbano (Djioukou Souleymani, José Fernando Teixeira), et l'INEP.

Je les remercie pour leur ouverture d'esprit et leur accueil qui m'ont permis de réaliser ce travail. Ma reconnaissance va également aux autres acteurs qui ont accepté le « jeu » des entretiens. Je ne peux pas clore les remerciements sans y associer mes amis et frères le Dr. Cheikh Faye à l'Université Assane Seck de Ziguinchor, le Dr. Sidy Dièye à l'UCAD de Dakar, à tous mes collègues du pôle Histoire-Géographie/SES des lycées Déodat de Séverac et Stéphane-Hessel en particulier à François Chérigny, Jean Christophe Pons, Myriam Decuq, Emmanuelle Mestre, et Marie Cécile Périllat, à Joseph Corréa pour leur soutien indéfectible dans le travail de relecture et/ou moral au cours de cette thèse. Mes remerciements vont aussi à ma sœur Anna Mendy, au Dr. Ibrahima Dramé, Dr. Cheikh Sène, Bangua Diallo, Kévin Higuet. Remerciements également à Jeannine Viviane Ndécky, Espérance Mingou, Marie Thérèse Ndione, Claire Marie Dioumba Badji, Ramatoulaye Thiombane, Ndèye Fatou Guèye, Patrick Mendy, Nartagnel Mendy, Pierre Ablaye Mendy, Désiré Mandika et à toutes mes sœurs et frères de la 3ALCAD et du groupe Time Will Tell pour vos prières. Mention spéciale à Serigne Diop pour les corrections et la mise en page.

Des remerciements spéciaux à Anne Marie Odile Dieng, à Madame Sagne Michelle Ndiaye et son mari qui ont toujours été là pour moi surtout pendant les moments difficiles en hexagone et tout au long de la rédaction de cette thèse. Qu'ils soient aussi vivement remerciés.

Je veux dire, à tout ce beau monde, que ce travail est aussi le vôtre. Je vous en suis très reconnaissant.

RÉSUMÉ

Alors qu'un peu plus de la moitié de la population mondiale vit en ville depuis 2007, les espaces urbains semblent être devenus les lieux de cristallisation des enjeux du XXIème siècle, du réchauffement climatique et de ses conséquences aux inégalités sociales et territoriales qui se creusent chaque jour davantage. L'explosion démographique de plus en plus galopante que connaît l'Afrique subsaharienne et son lot de difficultés accentue les inégalités. La population africaine double en effet tous les vingt-cinq ans. Cette situation pose le problème crucial de la prise en charge des besoins des citadins en matière d'équipement, de réseau et de planification, de construction durable, d'urbanisme, de la gestion du foncier, d'assainissement, de l'économie circulaire, de mobilité, du transport, de l'accès à l'eau, etc. C'est dans ce sens que s'inscrivent les Agendas 21 locaux qui est la déclinaison au niveau locale des conclusions de la Conférence de Rio (1992). Depuis, des initiatives nouvelles pour une ville durable sont mises en évidence partout dans le monde ou sont en phase d'expérimentation dans les projets d'aménagements urbains. La ville est ainsi peu à peu identifiée comme un lieu de développement et d'expérimentation de « *bonnes pratiques* » du développement durable.

L'objectif de cette thèse est de contribuer significativement à une base de réflexion synthétique pour l'aide à la décision et la programmation des projets et programmes d'aménagement en Guinée-Bissau et au Sénégal. Deux types de méthodes différentes mais complémentaires ont été combinées. Il s'agit de consulter les documents d'archives et mener des enquêtes sur le terrain auprès de personnes ressources pour compléter mon travail de terrain. L'approche s'est appuyée sur un regard transversal et croisé des thématiques interdisciplinaires du développement durable en insérant les questionnements propres à la conduite des projets et programmes d'aménagement urbain.

Mots clés : Développement urbain durable, Ville durable, Urbanisation, Politiques urbaines, Bissau, Ziguinchor

ABSTRACT

With just over half of the world's population living in cities since 2007, urban spaces seem to have become the places where the challenges of the 21st century are crystallised, from global warming and its consequences to the social and territorial inequalities that are growing every day. The ever-increasing demographic explosion in sub-Saharan Africa and its attendant difficulties are accentuating inequalities. The African population doubles every 25 years. This situation poses the crucial problem of meeting the needs of city dwellers in terms of facilities, networks and planning, sustainable construction, urban planning, land management, sanitation, the circular economy, mobility, transport, access to water, etc. It is in this sense that the local Agendas 21 are part of the local declination of the conclusions of the Rio Conference (1992). Since then, new initiatives for a sustainable city have been put forward all over the world or are being tested in urban development projects. The city is thus gradually being identified as a place of development and experimentation of "good practices" of sustainable development.

The objective of this thesis is to contribute significantly to a synthetic basis for decision support and programming of development projects and programmes in Guinea-Bissau and Senegal. Two different but complementary methods were combined. The first was to consult archival documents and conduct field surveys with a few resource persons to complement my fieldwork. The approach was based on a transversal and cross-disciplinary look at the interdisciplinary themes of sustainable development by inserting questions specific to the management of urban development projects and programmes.

Key words : Sustainable urban development, Sustainable city, Urbanization, Urban policies, Bissau, Ziguinchor

RESUMO

Com pouco mais de metade da população mundial a viver nas cidades desde 2007, os espaços urbanos parecem ter-se tornado os locais onde os desafios do século XXI se cristalizam, desde o aquecimento global e suas consequências até às desigualdades sociais e territoriais que crescem todos os dias. A explosão demográfica cada vez maior na África Subsaariana e as dificuldades que lhe estão associadas acentuam as desigualdades. A população africana duplica a cada 25 anos. Esta situação coloca o problema crucial de satisfazer as necessidades dos habitantes da cidade em termos de instalações, redes e planeamento, construção sustentável, planeamento urbano, gestão de terrenos, saneamento, economia circular, mobilidade, transportes, acesso à água, etc. É neste sentido que as Agendas 21 locais fazem parte da declinação local das conclusões da Conferência do Rio (1992). Desde então, novas iniciativas para uma cidade sustentável têm sido apresentadas em todo o mundo ou estão a ser testadas em projectos de desenvolvimento urbano. A cidade está assim a ser gradualmente identificada como um local de desenvolvimento e experimentação de "boas práticas" de desenvolvimento sustentável.

O objectivo desta tese é contribuir significativamente para uma base sintética de apoio à decisão e programação de projectos e programas de desenvolvimento na Guiné-Bissau e no Senegal. Dois métodos diferentes, mas complementares, foram combinados. A primeira foi consultar documentos de arquivo e realizar inquéritos de campo com algumas pessoas de recurso para complementar o meu trabalho de campo. A abordagem baseou-se num olhar transversal e interdisciplinar sobre os temas interdisciplinares do desenvolvimento sustentável, inserindo questões específicas para a gestão de projectos e programas de desenvolvimento urbano.

Palavras-chave : Desenvolvimento urbano sustentável, Cidade Sustentável, Urbanização, Políticas urbanas, Bissau, Ziguinchor

LISTE DES SIGLES ET ABBREVIATIONS

AATR : Agence Autonome des Travaux Routiers

ACCC : Projet d'Adaptation aux Changements Climatiques et Côtiers en Afrique de l'Ouest

ADEPME : Agence de Développement et d"Encadrement des Petites et Moyennes Entreprises

AEPA : Approvisionnement en Eau Potable et l"Assainissement

AEU2 : Approche Environnementale de l'Urbanisme

AFD : Agence Française au développement

AFTU : Association de Financement des Transports Urbains

AGEROUTE : Agence de Gestion des Routes

AGTIP : Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public

AGIR : Aide à la Gestion Intégrée des Ressources Naturelles

AJEB : Agence pour l"Emploi des Jeunes des Banlieues

ANAMA : Agence Nationale d'Appui aux Marchands Ambulants

ANACIM : Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie

ANIDA : Agence Nationale d"Insertion et de Développement Agricole

ANP : Assemblée Nationale Populaire

ANS : Archives Nationale du Sénégal

ANSD : Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie

ANEJ : Agence Nationale pour l"Emploi des Jeunes

ANPEJ : Agence Nationale pour la Promotion de l"Emploi des Jeunes

APEDA : Agence pour la Promotion et le Développement de l'Artisanat

PSA : Approche de Planification Stratégique

ECOSAN : Approche d'Assainissement Écologique

APIX : Agence nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux

ASC : Association Sportive et Culturelle

BAD : Banque Africaine de Développement

BEI : Banque Européenne d'Investissement

BID : Banque Islamique de Développement

BIT : Bureau International du Travail

BREEME : Building Research Establishment Environmental Assessment Method

CAIA : Cellule d'Évaluation d'Impacts Environnementaux

CAR : Communauté des Agglomérations de Rufisque

CASBEE Cities: Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency

CCRE : Conseil des Communes et Régions d'Europe

CEDEAO : Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest

CETUD : Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar

CFA : Communauté Financière Africaine

CMB : Câmara Municipal de Bissau

CNEE : Convention Nationale Etat-Employeurs

CNRF : Commission Nationale de Réforme Foncière

CNUED : Conférence des Nations sur l'Environnement et le Développement

CCNUCC : Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques

CODESRIA : Conseil pour le Développement de la Recherche en Science Social en Afrique

COMNACC : Comité National sur les Changements Climatiques

COP : Conférence des Parties

CUA : Commission de l"Union Africaine

CSE : Compagnie Sahélienne d'Entreprise

CSTB : Centre Scientifique et Technique du Bâtiment

DDD : Dakar Dem Dikk

DENARP I : Premier Document de Stratégie Nationale pour la Réduction de la Pauvreté

DENARP II : Deuxième Document de Stratégie Nationale pour la Réduction de la Pauvreté

DIEPA : Décennie Internationale pour l'Eau Potable et l'Assainissement

DIPCN : Décennie Internationale de Prévention des Catastrophes Naturelles

DREEC : Direction Régionale de l'Environnement et des Établissements Classés

DER : Délégation à l"Entreprenariat Rapide

DSES : Document de Politique Économique et Social

DSRP : Document de Stratégie pour la Réduction de la Pauvreté

CADAK : Entente Communautés des Agglomérations de Dakar

EER : Espace Européen de la Recherche

ENSAT : Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse

FAE : Facilité Africaine de l'Eau

FEM : Fonds pour l'Environnement Mondial

3FPT : Fonds de Financement de la Formation Professionnelle et Technique

FNACT : Fédération Nationale des Associations de Conducteurs et de Transporteurs de la Guinée-Bissau

FNPJ : Fonds National de Promotion de la Jeunesse

FRAED : Facilité Régionale d'Accès à l'Énergie Durable

GES : Gaz à Effet de Serre

GIE : Groupement d'intérêt Economique

GIEC : Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat

GOANA : Grande Offensive Agricole pour la Nutrition et l'Abondance

GPCC : Global Precipitation Climatology Centre

HQE2R : Démarche pour intégrer le développement durable dans les projets d'aménagement et de renouvellement urbain

IBAP : Institut de la Biodiversité et des Aires Protégées

IDH : Indice de Développement Humain

IFAN : Institut Fondamental d'Afrique Noire

INEP : Instituto Nacional de Estudos e Pesquisa

ISO : Organisation internationale de normalisation

ISP : Indice Standardisé des Précipitations

LDN : Loi sur le Domaine National

LIFE : L'instrument Financier pour l'Environnement

LOASP : Loi d'Orientation Agro-Sylvo-Pastorale

MAP : Millenium African Plan

MDP : Mécanisme de Développement Propre

MEDDE : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie

MFDC : Mouvement des Forces Démocratiques de Casamance

MNT : Modèle Numérique Terrain

MW : Mégawatt

NEPAD : Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique

NPNE : Nouvelle Politique Nationale de l"Emploi

NIA : Nouvelle Initiative Africaine

OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Économique

ODD : Objectif pour le Développement Durable

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

OMD : Objectif du Millénaire pour le Développement

OMVG : Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Gambie

ONAS : Office Nationale de l'Assainissement du Sénégal

ONG : Organisation Non Gouvernementale

ORSEC : Organisation des Secours en cas de Catastrophe

PAC : Programme d'Appui aux Collectivités Locales

PACIPE : Projet d'Assistance Technique à la Communication et l'Information sur la Protection de l'Environnement

PACTE : Prospective et Actions Concertées pour des Territoires Émergents

PAB : Programme d'Action de la Barbade

PAIGC : Parti Africain pour l'Indépendance de la Guinée et du Cap-Vert

PAQUET-EF : Programme d'amélioration de la qualité, de l'éthique et de la transparence du secteur de l'Éducation et de la Formation

PASI : Programme d'Action Social et Infrastructurel

PAS-PNA : Projet d'Appui Scientifique aux processus de Plans Nationaux d'Adaptation

PASEB : Projet d'Amélioration du Service de l'Électricité dans la ville de Bissau

PCTI : Plan Climat Territorial Intégré

PDA : Plan Directeur d'Assainissement

PDU : Plan Directeur d'Urbanisme

PDAZ : Plan Directeur d'Assainissement de la ville de Ziguinchor

PED : Pays en Voie de Développement

PEID : Petits États Insulaires en Développement

PEPAM : Programme d'Eau Potable et d'Assainissement du Millénaire

PGBZCGB : Projet de Gestion de la Biodiversité et la Zone Côtière de la Guinée-Bissau

PHIMO : Programme de Haute Intensité de Main d'Œuvre

PIB : Produit Intérieur Brut

PIDA : Programme de Développement des Infrastructures en Afrique

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PMA : Pays les Moins Avancés

PNDL : Programme National de Développement Local

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

PNUD/FEM : Programme des Nations Unies pour le Développement/Fonds pour l'Environnement Mondial

PNA : Plan National d'Adaptation

PANA : Programmes d'Actions Nationaux d'Adaptation aux changements climatiques

PNAT : Plan National d'Aménagement Territorial

PNADT : Plan National d'Aménagement et des Développement Territorial

PNGA : Plan National de Gestion Environnementale

PPTE : Pays Pauvres Très Endettés

PSE : Plan Sénégal Emergent

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

PRN : Parti du Renouveau Social

PRODAC : Programme des Domaines Agricoles Communautaires

PRODERE : Programme de Développement des Énergies Renouvelables et de l'Efficacité Energétiques

PRODEMUD : Projet de Gestion Écologiquement Rationnelle des Déchets Solides Municipaux et Déchets Dangereux

PROVER/GB : Programme de Valorisation de l'Energie Renouvelable en Guinée-Bissau

PROMOVILLE : Programme de Modernisation des Villes

PRS : Parti de la Rénovation Sociale

PUDC : Programme d'Urgence de Développement Communautaire

PPTD : Programme Pays de Promotion du Travail Décent

PSEJ : Programme Sénégalais pour l'Entreprenariat des Jeunes

UE : Union Européenne

UEMOA : l'Union Economique et Monétaire Ouest Africain

UCAD : l'Université Cheikh Anta Diop

UICN : Union Internationale pour la Conservation de la Nature

UNESCO : United Nations Educational, Scientific and Cultural (Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture)

RFSC: Reference Framework for European Sustainable Cities

RES : Responsabilité Sociale d'Entreprise

SAB : Secteur Autonome de Bissau

SABER : Société Africaine des Biocarburants et des Énergies Renouvelables

SDE : Sénégalaise Des Eaux

SEN'EAU : Société de gestion de l'exploitation et de la distribution de l'eau potable en zone urbaine et périurbaine

SENELEC : Société Nationale de l'Électricité

SHE : Sustainable Housing in Europe

SONATEL : Société Nationale des Télécommunications du Sénégal

SOTRAZIG : Société des Transports de Ziguinchor

SPI : Analyse des Indices d'Anomalies Standardisés

SPEI : Variabilité de l'indice standardisé des précipitations et d'évapotranspiration

STEP : Station de Traitement et d'Épuration des Eaux usées et Pluviales

SRH : Service Régional de l'Hygiène

TACC : Territorial Approach to Climat Change

TEOM : Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères

VIP : Ventilated Improved Pit

WWF : World Wildlife Fund ou Fonds Mondial pour la Nature

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE 1
Première Partie : Etat des lieux de la notion du développement urbain durable et son évolution à travers le monde 23
Chapitre 1:Du développement au développement urbain durable 25
Chapitre 2:Le cadre institutionnel et réglementaire et intégration des politiques de DUD dans les politiques publiques dans les pays précurseurs 54
Chapitre 3:La problématique du développement durable vue dans les pays du Sud : le cas de l'Afrique subsaharienne 69
Deuxième Partie : L'analyse de mes deux cas d'étude : Bissau et Ziguinchor 79
Chapitre 4:Chronologie de l'avènement de la ville en Afrique subsaharienne : de la ville précoloniale à la ville moderne 81
Chapitre 5:Cadre géographique et profil historique de Bissau 91
Chapitre 6:L'enracinement portugais 107
Chapitre 7:L'implantation portugaise et l'avènement de la Municipalité 117
Troisième Partie : La prise en compte des caractéristiques du développement urbain durable dans la planification urbaine de Bissau et de Ziguinchor 167
Chapitre 9:Aménagement, gestion et expansion de la ville de Bissau par les autorités coloniales et post-coloniales 169
Chapitre 10:Urbanisation et description de la situation urbaine actuelle à Bissau 200
Chapitre 11:Aménagement, gestion et expansion de la ville de Ziguinchor par les autorités coloniales et post-coloniales 210
Chapitre 12:Les stratégies de développement urbain durable : les réformes foncières à Bissau et à Ziguinchor 249
Chapitre 13:La disponibilité en eau au Sénégal et en Guinée-Bissau : le cas des villes de Bissau et de Ziguinchor 275
Chapitre 14:Les stratégies de résilience et capacité d'adaptations aux changements climatiques et ses limites en Guinée-Bissau et au Sénégal 300
Chapitre 15:Mobilité et transport urbain à Bissau et à Ziguinchor 328
Chapitre 16:Gestion des ordures à Bissau et à Ziguinchor 366
Quatrième Partie : Freins, stratégies partagées et opportunités pour un développement urbain durable à Bissau et à Ziguinchor 386
Chapitre 17:Les freins pour un développement urbain durable à Bissau et à Ziguinchor 388
Chapitre 18:Les stratégies de développement durable partagées dans les deux cas d'étude de Bissau et de Ziguinchor 474
Chapitre 19:Méthodes d'élaboration de politiques urbaines efficace et opportunités de développement durable à Bissau et à Ziguinchor 496
CONCLUSION GENERALE 538
BIBLIOGRAPHIE 550
TABLE DES ILLUSTRATION 571
TABLE DES MATIÈRES 577

INTRODUCTION GENERALE

La réflexion sur l'avenir des villes et sur la notion de Développement Urbain durable (DUD) est une réalité qui s'impose à nous au courant de ces dernières décennies. La diffusion de cette notion a contribué à un foisonnement réglementaire qui a accompagné la mise en œuvre de politiques à différentes échelles. Partout dans le monde des initiatives nouvelles pour une ville durable sont mises en évidence ou sont en phase d'expérimentation. Tout projet urbain, qu'il s'inscrit dans une démarche de planification ou dans une perspective d'aménagement opérationnel, ne saurait être dissocié du contexte environnemental dans lequel il s'inscrit. Le développement de l'habitat et des activités de toute nature sur un territoire a obligatoirement des impacts sur l'environnement : accroissement des consommations énergétiques, rejets d'eau polluée, production de déchets...[1].

Ces impacts sont aggravés dans les pays du Sud[2], lorsque la démographie galopante ne cesse d'influer fortement sur l'environnement. Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'elle place aujourd'hui la forte croissance urbaine, et ses impacts néfastes sur l'environnement au cœur des préoccupations de nos sociétés. Selon une étude réalisée par un département des Nations unies spécialisé dans les affaires économiques et sociales, 55 % de la population mondiale vivait en ville en 2018. Cette tendance ne risque pas de baisser. Ce pourcentage sera de l'ordre de 68 % d'ici à 2050. Les projections montrent que 2,5 milliards de personnes pourraient venir accroître la population dans les zones urbaines d'ici cette échéance. Près de 90 % de cette augmentation se produira en Asie et en Afrique[3].

Cette situation a pour conséquence une urbanisation croissante et démesurée notamment dans les pays dit pays du Sud. Cela est d'autant plus vrai que dans certains pays d'Afrique subsaharienne, l'urbanisation est après l'accroissement démographique, l'un des éléments qui expriment le changement le plus marquant de ces dernières décennies. Depuis les années 2000, le mot d'ordre DUD n'a cessé d'imprégner les pratiques et les discours des acteurs des politiques urbaines. Les références à ce mot d'ordre se sont multipliées soit à travers de nouveaux instruments tels que les agendas 21 locaux, soit en tant que méta-objectif de développement[4] des villes à travers le monde.

---

[1] Pappalardo, (M), présidente de l'ADEME, préface du livre Réussir un projet d'urbanisme durable : méthode en 100 fiches pour une approche environnementale de l'urbanisme AUE, Éditions le Moniteur, Paris, 2006.

[2] Nous entendons dans ce travail par pays du Sud, les pays de l'Afrique qui sont le plus généralement des pays sous-développés ou en voie de développement, notamment des pays comme la Guinée-Bissau et le Sénégal. Il y a cependant des pays du Sud qui sont des pays très développés. Car jusqu'à un passé récent, et dans une vision très occidentale quand on parlait des pays du Sud, on faisait allusion aux pays qui se situent au Sud de l'Europe. Or on sait qu'il y a des pays comme l'Australie, l'Arabie Saoudite qui se trouvent au Sud de l'Europe et qui font partie pourtant des pays les plus développés de la planète.

[3] *« Population mondiale : 68% de citadins en 2050 contre 55% aujourd'hui »*, www.ladepeche.fr, publié le 16/05/2018.

[4] Béal, (V), « Politiques urbaines et développement durable : vers un traitement entrepreneurial des problèmes environnementaux ? », *Environnement Urbain* / Urban Environment [En ligne], Volume 3 | 2009, mis en ligne le 09 septembre 2009, http://journals.openedition.org/ eue/966, pp. 1-26.

Dès lors, s'interroger sur un modèle de développement durable, l'élaboration de politiques urbaines, l'avenir des villes en général, et sur celles africaines en particulier dans le cadre de la mise en place de leur DUD semble être aujourd'hui une nécessité qui s'impose.

C'est dans ce contexte que le Sommet de la Terre à Rio a été tenu en 1992 sous l'égide des Nations unies. Il a officialisé la notion de développement durable avec comme socle trois piliers : environnemental, économique et social. La recherche sur les villes durables qui s'intéresse à une nouvelle manière de concevoir la ville, à son fonctionnement, à sa forme et à son organisation interne, est de plus en plus soutenue dans les politiques urbaines.

J'entends par politiques urbaines l'application relativement directe, dans le champ urbain, des politiques publiques dans le périmètre de la ville. Elles dépendent des situations spécifiques, à des périodes données, elles ont aussi des caractéristiques générales qui ne sont pas réductibles à une seule société. Les politiques urbaines correspondent à la transcription contingente des modèles de transformation urbaine, dans des situations et des périodes. A chaque modèle de développement correspond un modèle urbain ; à chaque politique de développement correspond une politique urbaine[5]

La Charte des villes européennes pour la durabilité, dite Charte d'Aalborg, appelle en 1994 à une nouvelle génération de politiques urbaines moins sectorielles et à un aménagement des villes sur l'environnement et la qualité de la vie des populations à court et long terme[6]. Dès le début des années 90, on commence à prendre conscience des coûts économiques, sociaux et écologiques du fonctionnement du nouveau régime d'urbanisation. La ville durable se présente de plus en plus comme une alternative à la ville émergente, à la ville née du déploiement du régime métropolitain[7].

Pour mieux cadrer avec les objectifs de la Charte d'Aalborg[8] (ses objectifs consistent principalement à préserver le capital naturel, promouvoir la justice sociale, diminuer les besoins de mobilité, éviter la contamination des écosystèmes), une étude minutieuse doit être faite sur les villes africaines, même si l'atteinte de ces objectifs n'est pas une réalité partout. Dans le cas précis de ce travail de thèse, elle va porter sur la ville lusophone de Bissau et celle francophone de Ziguinchor. L'objectif pour moi est de montrer comment l'histoire et les politiques urbaines impactent sur la mise en œuvre de politiques de DUD dans la ville de Bissau et celle de Ziguinchor. Cela me permettra de

---

[5] Massiah, (G), Tribillon, J.F, Villes en Développement, Ed. La Découverte, Paris, 1988, p. 37.

[6] Da Cunha, (A), *« Régime d'urbanisation, écologie urbaine et développement urbain durable : vers un nouvel urbanisme »*, Knopfel, P, Leresche, J.P, Nahrath, S, Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et Gouvernance, Lausanne, 2005, Presses polytechniques et universitaires romandes, pp. 13-37.

[7] *Idem*, pp. 13-37.

[8] La Charte d'Aalborg a été adoptée par les participants à la conférence européenne sur les villes durables qui s'est tenue dans la ville danoise d'Aalborg le 27 mai 1994. Elle se présente comme une anti-charte d'Athènes, prônant une densité et une mixité des fonctions urbaines au service du développement durable.

faire un gros plan sur les différentes phases de leurs évolutions historiques en essayant de retracer leur processus d'urbanisation en m'interrogeant sur l'ensemble des éléments qui se sont enchaînés et qui ont abouti de manière distincte à leur fondation.

Mon attachement à réfléchir sur la thématique des villes durables en Afrique subsaharienne émane de mon souhait de savoir si le modèle de développement d'une ville durable en Afrique subsaharienne est-il envisageable, en particulier dans les villes comme Bissau et Ziguinchor ?

Comment l'histoire des villes de Bissau et de Ziguinchor a formalisé des manières de fonctionner et d'occuper l'espace dans le temps (c'est dans ce sens que le terme impact historique est employé dans cette thèse) et comment les politiques urbaines ont été prises en compte dans ces deux villes dans le cadre de la mise en place d'un DUD.

Autrement dit quel est le rôle de l'histoire dans le processus de développement urbain et comment les politiques publiques peuvent aider à mieux appréhender les questions de développement urbain durable dans le contexte bissau-guinéen et sénégalais en général, à Bissau et à Ziguinchor en particulier pour atteindre les objectifs de durabilité ? Jusqu'à quel point les cultures locales sont prises en compte dans l'élaboration des politiques publiques à Bissau et à Ziguinchor ? Quelles en sont les limites ? Comment les corriger ? Y a-t-il des stratégies de développement urbaines de part et d'autre qui pourraient être transposables à l'une ou l'autre ville et plus généralement à d'autres villes dans des contextes similaires et qui seraient applicables sans difficultés d'adaptation ?

S'arrêter sur le contexte d'étude de mon sujet pour mieux prendre en charge ces différentes interrogations me semble être une bonne entrée pour répondre à toutes ces questions.

Contexte d'étude du sujet

La population humaine sur terre augmente comme aucune espèce animale de sa taille ne l'a fait. 7,7 milliards d'habitants en 2019, elle n'en comptait qu'un milliard en 1800[9], la population mondiale a donc été multipliée par plus de sept en près de deux siècles. Selon les projections, la population mondiale devrait augmenter de 2 milliards de personnes au cours des trente prochaines années, passant de 7,7 milliards à 9,7 milliards en 2050. Elle pourrait atteindre un nombre proche de 11 milliards d'individus vers l'an 2100[10]. L'une des répercussions de ce phénomène sans précédent, combiné à l'augmentation des niveaux de vie dans de plus en plus de pays, est l'explosion urbaine (dans les pays en développement en particulier). Le phénomène d'urbanisation observé dans la plupart des pays en Afrique subsaharienne dont la majorité n'a pas encore terminé sa transition

[9] *« 7,7 milliards d'humains en 2019 : sommes-nous trop nombreux sur terre ? »*, theconversation.com, 7-7-milliards-d'humains-en2019.
[10] ONU, perspective de la population mondiale en 2019.

démographique, croît d'une manière exponentielle. L'ONU a annoncé que, depuis 2007, plus de la moitié de la population mondiale est urbaine[11].

En 1990 (date à laquelle on dispose des données des recensements les plus récents ou des estimations les plus sérieuses), 41,1 % de la population mondiale, soit 2,14 milliards d'habitants, résidaient dans l'une des 24 000 agglomérations de plus de 10 000 habitants[12]. Cet effectif prend un sens lorsque l'on sait par exemple, qu'il représente l'équivalent de la population totale de la planète au lendemain de la seconde guerre mondiale. Les données de Géopoles montrent un résultat inattendu : les pays développés et industrialisés ne contribuent que pour près de 40 % (contre 64 % en 1950) dans le nombre des citadins ; la majorité de la population urbaine du monde vit aujourd'hui dans les pays en voie de développement[13].

L'urbanisation galopante provoquée par la forte croissance démographique depuis la reprise de la natalité après la Seconde Guerre mondiale (le Baby Boom) impacte négativement sur l'environnement. Les conséquences de la forte croissance urbaine se situent aujourd'hui au cœur des préoccupations de nos sociétés. La moitié de la population mondiale vit dans les zones urbaines, et ce nombre continue à s'accroître. Dès lors, la problématique de villes durables se pose avec acuité. La volonté politique d'adoption d'une démarche de développement durable s'exprime de plus en plus fort dans la plupart des pays du monde[14].

Le champ de la recherche sur les villes du monde s'élargit et s'intéresse aux multiples mutations et conséquences que peut engendrer l'explosion démographique dans les villes. La ville durable ou le développement durable en ville sont à l'origine d'une multitude d'initiatives locales, faisant intervenir de nouveaux acteurs (en recherchant la participation de la population et l'amélioration du cadre de vie urbain), tout en essayant de préserver l'environnement global. La ville est ainsi peu à peu identifiée comme un lieu de développement et d'expérimentation de *« bonnes pratiques »* du développement durable[15].

Le DUD est devenu un axe de recherche majeur à tous les niveaux institutionnels. Des projets et programmes de recherche individuels, privés, locaux, nationaux et internationaux émergent à travers le monde. Encouragés par une volonté politique de plus en plus affichée, des chantiers de la recherche et de l'expérimentation vont dans le sens d'une contribution au développement durable des

---

[11] *« La moitié de la population mondiale sera urbaine en 2007 »*, *Journal Le Monde*, publié le 17 février 2005.

[12]Mariani-Ebrard, (F), *« L'humanité agglomérée (The agglomerated population) , In Bulletin de l'Association de géographie français*, 71e année, décembre 1994-5, pp. 529-542.

[13]Mariani.Ebrard, (F), L'Urbanisation du monde depuis 1950, Economia, Paris, 1993, p. 10.

[14] To Uyen, (B), L'intégration du développement durable dans les projets de quartier : le cas de la ville d'Hanoi, Université Toulouse Jean Jaurès, Thèse de Doctorat, ENSA, 2012, p. 3.

[15] Metzger, (P), Couret, D, *« La ville durable côté sud : entre utopie aux* acteurs, recherchant la participation de la population et l'amélioration du cadre de vie urbain, tout en essayant de précises *et pratiques »*, IRD, Paris, 2002, pp. 161-181.

territoires. Il a suscité des renouvellements des pratiques, des outils, des décloisonnements des champs disciplinaires. De nombreuses opérations durables, à différentes échelles spatiales s'élaborent progressivement dans plusieurs pays en particulier en Europe[16] où le concept (développement durable) est né depuis les années 70-80.

Les différentes études menées sur la population mondiale et sur les villes montrent qu'à l'échelle planétaire, les agglomérations les plus densément peuplées se concentrent dans les pays émergents où la plupart n'ont pas encore terminé leur transition démographique. Cela génère un grand besoin de canaliser l'étalement des villes pour répondre aux critères de la ville suffisamment dense, l'un des maillons du développement durable. La croissance des villes dans les pays en développement est particulièrement forte dans la seconde moitié du XXème siècle. Cent-soixante-quinze villes millionnaires se répartissent entre l'Asie, l'Afrique et l'Amérique latine et treize des plus grandes agglomérations s'y trouvent[17].

Dans cette partie du monde, le contexte de crises conjoncturelles et/ou structurelles ne semble pas être propice à l'éclosion et au développement de villes durables. Le modèle de villes durables y paraît être plus qu'une utopie envisageable. Le continent africain notamment l'Afrique subsaharienne connaît plusieurs difficultés dues à son retard au plan économique. Ce qui explique que les dimensions majeures du développement durable (une économie viable, un niveau social équitable, un environnement vivable, la bonne gouvernance, etc.,) peinent à s'y installer durablement. La concentration des problèmes en milieu urbain est considérée comme l'une des préoccupations majeures des pays en voie de développement incapables d'assurer les équipements nécessaires aux métropoles en croissance rapide[18].

Vu l'importance et l'engouement autour de la question du développement durable pour assurer aux populations un meilleur cadre de vie, et un avenir plus prometteur dans les villes africaines, il me semble important de revoir les politiques et transformations urbaines en générale, à Bissau et à Ziguinchor en particulier. La transformation urbaine est une des modalités de la transformation sociale, d'autant plus qu'elle intègre une dimension symbolique et ne se restreint pas à l'économique. Une ville réelle est structurée par l'articulation stratifiée des différents modèles urbains qui ont marqué son histoire[19]. Même si les modèles urbains sont importants, il est nécessaire de préciser que

---

[16] To Uyen, (B), L'intégration du développement durable dans les projets de quartier : le cas de la ville d'Hanoi, Université Toulouse Jean Jaurès, Thèse de Doctorat, ENSA, 2012, p. 3.

[17] Dollfus, (O), *« Chapitre 2. Le monde dans ses lieux »*, dans : *La mondialisation.* Sous la direction de Dollfus Olivier. Paris, Presses de Sciences Po, « La Bibliothèque du citoyen », 2007, p. 29-43. URL : https://www.cairn.info/la-mondialisation--9782724610369-page-29.htm

[18] Metzger, (P), Couret, D, *art.cit*, pp. 161-181.

[19] Béal, (V), *art.cit*, pp.1-26.

cette thèse n'a ni pour objectif de faire une étude exhaustive de ces modèles[20] ni de faire une étude comparative entre les villes de Bissau et de Ziguinchor.

La démarche consiste à prendre en compte les caractéristiques socio-culturelles, physiques, historiques, climatiques et des politiques publiques locales de chacune des deux villes (Bissau et Ziguinchor), dans chaque zone géographique.

Identification du terrain d'étude

J'ai choisi comme terrain d'étude le contexte urbain de deux villes en Afrique de l'Ouest. L'une est lusophone, capitale d'une ancienne colonie portugaise et l'autre est devenue francophone suite aux accords franco-portugais du 12 mai 1886 (Convention relative à la délimitation des possessions françaises et portugaises dans l'Afrique Occidentale du 12 mai 1886). Il s'agit de la ville de Bissau, capitale de la Guinée-Bissau qui a obtenu son indépendance en 1974, et de la ville francophone de Ziguinchor située au sud-ouest du Sénégal qui a accédé à sa souveraineté en 1960.

Plusieurs éléments justifient ce choix de Bissau et de Ziguinchor. Parmi eux, la proximité qui montre des similitudes géographiques et climatiques, leurs morphologies, la présence de même peuple de part et d'autre de la frontière, ce qui explique des pratiques socio-culturelles identiques mais aussi et surtout leur histoire coloniale commune.

Le champ de mon étude se situe au croisement du concept du DUD, de la prise en compte du rôle de l'histoire et des politiques urbaines dans le processus de la mise en place des villes de Bissau et de Ziguinchor. Il s'inscrit dans le cadre de ce vaste champ d'interrogations sur l'avenir des villes de demain en général, et plus précisément sur l'avenir et la durabilité des villes bissau-guinéennes et sénégalaises en particulier.

L'analyse de ce sujet fait appel à un vaste champ de connaissances interdisciplinaires à la fois historiques, géographiques, sociologiques, anthropologiques, urbanistiques ainsi que des connaissances dans le domaine de la conception et de l'aménagement des espaces et de l'habitat.

Problématique

Je m'inscris dans une logique de complémentarité et d'élargissement du champ de la recherche en essayant d'ouvrir d'autres pistes devant permettre aux apprentis historiens comme moi notamment ceux dans les universités africaines à s'intéresser aux problématiques actuelles comme les changements climatiques, la question de l'eau, des inondations, de la gestion de l'énergie, la mobilité et les transports, de l'assainissement, en un mot d'une ville de demain écologique et durable. Je n'ai

[20] On a le modèle social libéral ou modèle de régulation fordiste et de *New-Deal,* le modèle de développement des indépendances et l'espace centré des Etats et le modèle de l'ajustement structurel de l'espace fragmenté.

nullement l'intention de faire une étude exhaustive de toutes les questions que soulève la réflexion sur le DUD des villes africaines, mais j'essaie d'aborder certaines et d'y apporter des éclairages. Il est donc clair qu'un certain nombre de points ne seront pas pris en compte dans cette étude. La question qui sous-tend mon étude sur Bissau et et Ziguinchor est la suivante :

En quoi l'histoire de la ville de Bissau et de Ziguinchor peut aider à formaliser des manières de fonctionner et d'occuper l'espace dans le temps et comment les politiques urbaines d'une ville peuvent aider à mieux comprendre et/ou à mettre en place des politiques publiques ou des stratégies de DUD pour atteindre les objectifs du développement durable ? Un modèle de ville durable en Afrique subsaharienne est-il envisageable ? Cette question a été mon fil conducteur tout au long de cette thèse. Les villes de Bissau et à Ziguinchor sont les deux cas d'étude à partir desquels cette étude est réalisée.

S'interroger sur l'impact historique et sur les politiques urbaines dans les villes de Bissau et de Ziguinchor permet d'avoir une approche intéressante pour structurer des espaces, des usages, des manières de faire fonctionner la ville de manière convaincante du point de vue du DUD.

En d'autre termes, est-ce-que l'histoire et les politiques urbaines dans les villes comme Bissau ou Ziguinchor pourraient servir de levier pour mettre en place une politique de DUD dans un contexte contemporain ?

Quelle est l'importance et/ou rôle (le poids de l'histoire) que joue l'histoire dans le processus d'urbanisation ?

Est-ce-que l'élaboration des politiques urbaines actuelles au Sénégal et en Guinée-Bissau dont la plupart est d'inspiration exogène est dans l'application responsable de la dégradation de l'environnement dans ces pays ?

Les politiques de développement urbain importées sont-elles transposables et/ou adaptables aux réalités locales afin de mieux prendre en compte les questions économiques, sociales et environnementales ?

Je m'intéresse dans ce travail de thèse aux méthodes et aux connaissances qui me permettront d'orienter la conception de projets urbains dans une logique de DUD dans les villes des pays du Sud en général et dans le contexte urbain des villes sénégalaises et bissau-guinéennes en particulier. C'est pourquoi je m'inscris dans une approche non pas comparative entre la ville capitale Bissau (Guinée-Bissau) et la ville de Ziguinchor (Sénégal), mais dans une approche plus analytique de leur trajectoire historique, leur évolution spatiale, les similitudes socio-culturelles, les politiques urbaines mises en place de part et d'autre pour pouvoir y déceler les bonnes pratiques, les stratégies et procédés à mettre en exergue pour que les deux villes de Bissau et Ziguinchor soient des villes de demain plus vivables, plus viables et plus durables autant que possible. Les pionniers qui se sont penchés sur la notion de ville durable m'ont ouvert une voie et m'ont permis d'aborder le sujet sous un autre angle et sur un

espace géographique couvrant deux pays dans deux villes sociologiquement et culturellement proches, mais également proches sur le plan climatique, ethnique, culturel et historique avec des trajectoires politiques et une évolution urbaine différente du fait de l'impact de la colonisation.

Cette thèse n'a donc pas pour ambition d'affirmer ou d'infirmer la littérature grise déjà existante, mais s'inscrit dans une dynamique qui me permet d'apporter ma contribution dans cette abondante palette de productions scientifiques sur la problématique de développement durable et de l'élaboration de politiques urbaines pour une meilleure prise en compte des problématiques du DUD dans les villes africaines en général et à Bissau et à Ziguinchor en particulier.

Pour répondre à ma problématique de recherche un certain nombre d'hypothèses ont été dégagées :

Hypothèses

L'application des concepts de DUD à Bissau et à Ziguinchor est tributaire du modèle d'aménagement du territoire, prenant en compte les trajectoires historiques, les types d'infrastructures et de services sociaux ainsi que les réalités socio-culturelles dans les politiques urbaines.

- L'étalement urbain, la gestion des ordures qui depuis des décennies ne s'améliore pas, le nombre important de constructions anarchiques et le nombre important de véhicules polluants en circulation ne permettent pas d'envisager un modèle de ville durable.
- Le manque d'infrastructures et des services sociaux de base de même que la croissance démographique sont des freins à un modèle de ville durable pour les villes de Bissau et de Ziguinchor.
- Les politiques urbaines actuelles à Bissau et à Ziguinchor et leur déclinaison dans l'aménagement du territoire doivent être repensées pour mieux intégrer les bonnes pratiques ou procédés qui permettent d'asseoir les bases d'un modèle de ville durable.

Méthode de travail

Pour valider ces hypothèses, et répondre à la problématique, j'ai procédé à une recherche basée sur des aspects théoriques, conceptuels et empiriques afférant à mon champ d'étude. Deux types de méthodes différentes mais complémentaires sont combinées. Il s'agit de consulter d'abord les documents d'archives et ensuite d'enquêter sur le terrain auprès de quelques personnes ressources pour compléter mon travail de terrain.

Eu égard à ma qualité d'apprenti historien rédigeant une thèse en architecture, il me paraît légitime de commencer par la démarche qui m'est la plus familière et pour laquelle je suis le mieux outillé en termes de travail de recherche. J'ai commencé d'abord par faire une recherche documentaire

en consultant les sources archivistiques et en évaluant l'état actuel de la recherche sur la problématique de la ville et du DUD. Cela m'a conduit à passer en revue toute la littérature grise sur la notion de développement durable, de politique urbaine, de l'urbanisation et de la ville en vue de produire un corpus de données significatives et pertinentes sur la question. Ce travail fait appel à une combinaison de plusieurs sources et de compétences transversales différentes dans plusieurs domaines notamment historique, géographique (aménagement du territoire), sociologique, culturel, architectural et anthropologique.

J'ai débuté ce travail de recherche documentaire en commençant par Bissau pour ensuite étudier Ziguinchor. Cela m'a permis non seulement de mieux structurer mon travail mais aussi et surtout de mettre en place un calendrier approprié pour les voyages d'étude sur le terrain dans les deux villes. Quatre allers-retours ont été effectués entre la France, la Guinée-Bissau et le Sénégal. L'objectif de ces voyages était de collecter le maximum d'informations possibles et faire un travail bien fouillé et documenté par des exemples précis.

Par souci de rigueur dans l'analyse et le traitement des données recueillies sur le terrain, il est important de préciser que l'accès à l'information a été beaucoup plus compliqué à Bissau qu'à Ziguinchor. J'ai donc travaillé à partir d'un certain nombre d'éléments qui ne sont pas aussi exhaustifs que je l'aurais souhaité. Sur la base de ces informations, j'ai fait des croisements, des corrélations pour voir à quel point certaines questions sont mieux prises en compte dans une ville que dans l'autre, sans les comparer. C'est ainsi que j'ai essayé de relever les éléments porteurs et structurants pour un DUD dans les deux villes en essayant de voir quels sont ceux qui pourraient être transposables d'une ville à l'autre, voire à d'autres villes dans un même contexte, et seraient porteurs et viables. A partir de ce moment, les informations recueillies sont très importantes pour étudier leur évolution à travers les archives et analyser les politiques urbaines mises en place tout au long de leur histoire. Le manque d'information sur l'une ou l'autre ville peut être pénalisant mais ne constitue pas de frein pour analyser les dispositifs présents dans chaque ville pour savoir s'ils sont des éléments structurants de DUD ou pas. Dans la situation où les deux villes sont abordées de manière différente, je mettrais le doigt sur les stratégies, les dispositifs ou les manières de procéder les mieux appliqués dans les deux villes, pouvant servir de levier pour un DUD dans l'un ou dans l'autre et réciproquement. Dans le cas où ces dispositifs ou manières de procéder sont présentes dans une seule ville, je les analyserai avant d'apporter mon point de vue sur le cas en question.

Le premier obstacle sur le terrain est la faiblesse de la bibliographie sur la Guinée-Bissau en général et sur sa capitale Bissau en particulier. J'ai pu glaner quelques documents et les compléter par les informations tirées des ouvrages généraux qui traitent de la géographie urbaine et des ouvrages spécifiques à d'autres villes africaines. En dehors du *Câmara Municipal de Bissau* (CMB) et de *l'Instituto Nacional de Estudos e Pesquisa* (INEP), il n'existe quasiment pas de bibliothèques

spécialisées dans la recherche comme c'est le cas dans plusieurs pays de la sous région. La culture archivistique est presque absente et en dehors du centre culturel français et portugais ainsi que quelques institutions publiques où on a pu trouver quelques documents, il n'existe pas d'autres centres de documentations à Bissau.

Le bibliothécaire de l'INEP m'a même confié que les quelques documents qui existent à Bissau traitent plutôt de la période coloniale. Ce déficit de la documentation sur le terrain est dû à la fois à l'absence d'administration forte capable de contrôler et de gérer au mieux le peu de documents existants et également à une carence d'infrastructures et de logistique modernes et adaptées pour bien conserver la documentation. Cette situation a été aggravée par la guerre du 7 juin 1998 dont les obus n'ont pas épargné l'INEP en occasionnant la destruction ou la disparition de plus de 95 % de la documentation[21]. Le sauve-qui-peut qui a suivi les bombardements a conduit certains responsables ou personnalités du régime de l'époque qui avaient accès à certains dossiers, à les emporter chez eux ou à les transférer à l'étranger. S'ajoutent à cela les nombreux prêts d'ouvrages non rendus par les populations. Tout cela a contribué à appauvrir le patrimoine archivistique du pays. Dans les quelques documents que j'ai trouvés sur place, rares sont ceux qui abordent la période contemporaine de la ville.

La recherche documentaire sur l'histoire de la Guinée-Bissau en général et de la ville capitale Bissau en particulier, s'est poursuivie dans d'autres lieux où j'ai pu glaner certaines informations. Il s'agit entre autre de la bibliothèque de l'alliance française de Ziguinchor, la bibliothèque centrale de l'Université Cheikh Anta Diop (UCAD), le Conseil pour le Développement de la Recherche en Science Social en Afrique (CODESRIA), l'Institut Fondamental d'Afrique Noire (IFAN), et les Archives Nationale du Sénégal (ANS) où j'espère trouver quelques informations.

Cette phase d'exploration devait se poursuivre à Lisbonne où je comptais me rendre pour compléter la documentation sur la ville de Bissau, mais mes moyens limités (ma thèse est auto-financée) ne m'ont pas permis d'effectuer ce voyage. L'essentiel de la documentation, surtout celle qui concerne la période coloniale, a en effet été transportée au Portugal au moment de la guerre d'indépendance pour supprimer toutes suspicions de la part des populations d'une quelconque idée d'exploitation des ressources économiques par l'ancien colonisateur portugais.

La recherche documentaire s'est poursuivie dans quelques bibliothèques en France en commençant par la bibliothèque de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse (ENSA) et de l'Université de Toulouse Jean Jaurès, à la bibliothèque François Mitterrand et de la Fondation Calouste Gulbenkian à Paris.

[21] Mario Gomes, bibliothécaire à l'INEP, entretien réalisé le 12 décembre 2012.

En ce qui concerne la ville de Ziguinchor, la documentation va commencer d'abord à Dakar, auprès des centres de documentation comme Enda Tiers-Monde, la CODESRIA, la bibliothèque centrale de l'UCAD, à l'IFAN, et à l'ANS.

Ensuite, je me suis rendu à Ziguinchor pour consulter le tour des centres de documentation sur place tels que la bibliothèque de l'Alliance française, l'université Assane Seck ainsi que la mairie où je me suis intéressé aux archives municipales en plus de rencontrer quelques techniciens de la mairie pour compléter les informations des archives municipales. J'ai également consulté les archives de la Gouvernance, de la Direction de l'Urbanisme du Cadastre et des Impôts et Domaines. Pour mieux étayer les conclusions, des guides d'entretiens ainsi que des questionnaires ont été également administrés à des personnes ressources susceptibles de m'apporter des éclairages sur l'histoire de la ville.

Après la phase exploratoire à Bissau et à Ziguinchor, suivie d'une étude systématique et analytique des données tirées de notre bibliographie, j'ai fait la synthèse sur la prise en compte des politiques publiques de développement urbain durable à Bissau et à Ziguinchor. Cette démarche m'a permis de connaître l'état de l'urbanisation et/ou des politiques urbanistiques en vigueur à Bissau ainsi qu'à Ziguinchor, et de relever les bonnes pratiques et/ou les meilleurs procédés pour conduire une ville durable dans chacune de ces deux villes ou dans chacune prise distinctement.

Ce travail de recherche documentaire a été complété en France et sur internet pour obtenir de plus amples informations sur la question.

Pour étayer mes conclusions, des entretiens ont été également menés auprès de personnes ressources susceptibles de m'apporter des éclairages sur l'histoire de la ville. Ces entretiens m'ont permis d'avoir des informations précises et actualisées pour combler le vide d'information ou pour confirmer ou infirmer certains préjugés. Parmi ces personnes ressources je tiens à citer, José Fernando Teixeira architecte et Mario Sissokho historien, Honorio Dias conseiller au *Câmara Municipal*, Djioukou Souleyemane Touré architecte et urbaniste qui font partie des rares personnes qui ont accepté de me parler et m'ont permis de lever le voile sur beaucoup de nuances. A Ziguinchor, c'est la même démarche qui a été appliquée.

État de la recherche sur la notion de développement urbain durable

Pour faire l'état de l'art, je me suis basé sur une bibliographie non exhaustive. A l'heure actuelle, plusieurs productions scientifiques portent sur la question du développement urbain durable avec des analyses et des approches différentes. Les ouvrages, les articles, les rapports, les revues, les mémoires, les thèses ainsi que les sites internet consultés, montrent la dimension de la question et l'ampleur du

champ de recherche. Chacun de ces travaux a essayé d'aborder la problématique de développement urbain durable différemment pour enrichir la littérature grise sur le sujet.

Ainsi, Bui To Uyen[22] oriente ses recherches sur le développement durable et sur la méthodologie de planification des projets de quartiers ainsi que sur la question de la mise en contexte de ce projet. Elle étudie en même temps les fondements épistémologiques propres aux processus de projet urbain, et particulièrement celui des quartiers durables propres à la mise en scène de la notion de développement durable. Elle met ainsi en exergue la question de l'emboîtement des échelles urbaines, et le rôle des acteurs urbains concernés. Ses travaux sont réalisés dans le contexte asiatique avec comme cas d'étude la ville d'Hanoï où il est question de l'intégration et de la prise en compte de la démarche du développement urbain durable dans les projets de quartiers.

Ayant travaillé sur la même problématique, Dupré[23] a abordé la question du point de vu européen en mettant en avant les villes et les quartiers durables en Finlande face au poids traditionnellement donné à l'environnement naturel au moment où les enjeux du développement durable interrogent sur les pratiques passées et ouvrent de nouvelles hypothèses pour appréhender l'espace.

En abordant la question du développement durable à l'échelle des quartiers au même titre que Bui To Uyen, Benoit Boutaud ou encore Catherine Charlot-Valdieu et Philippe Outrequin mais avec une approche similaire, Karine Dupré essaye de montrer en quoi les villes et leurs nouveaux quartiers dits durables de Finlande contemporaine oscillent entre modèle et fantasme, que ce soit au niveau local ou régional dans le contexte européen.

Par ailleurs, Boutaud[24] porte son attention sur la polémique qui existe entre écoquartier et quartier durable. D'après lui, ce qui importe ce n'est pas de dire ce qu'est un éco-quartier ou pas, mais d'apporter une contribution dans ce champ de la recherche en définissant les mots qui aideront à exprimer la ville. Et pour ce faire, il faut reprendre les notions d'éco-quartier et de quartier durable, les replacer dans la perspective des évolutions urbanistiques actuelles et proposées sur le mode itératif, à l'aide de constatations et/ou d'hypothèses successives, lequel de ces deux termes il est souhaitable d'institutionnaliser et pourquoi.

Dans ces différentes approches du développement durable, la démarche utilisée est appelée HQE^{2}R. Cette démarche cherche à comprendre pourquoi et comment les villes peuvent intégrer une démarche de développement durable à l'échelle du quartier, en particulier dans des projets

[22] Bui To (U), *op.cit*, p. 7.
[23] Dupré, (K), *« Ville ou quartier durable en Finlande : entre modèle et fantasme »*, Deshima, n°6, 2012, pp. 39-65.
[24] Boutaud, (B), *art.cit*, pp. 1-10.

d'aménagement ou de renouvellement urbain?[25] Le projet cherche à apporter une première réponse à cette question en proposant une démarche ainsi que des outils et des recommandations opérationnels, concernant l'analyse des problèmes, l'évolution des solutions, l'élaboration de plans et de cahiers des charges[26]. C'est une démarche systémique où les différents éléments utilisés pour l'étude urbaine sont imbriqués.

Dans un autre registre, Cécile Fauvel[27] aborde la question de développement urbain durable en cherchant à identifier ce que véhicule malgré tout l'impuissance à résoudre un problème alors qu'il est anticipé. Elle précise par ailleurs qu'il ne s'agit pas de souligner les faiblesses d'un modèle posé, mais de proposer, de regarder sous un autre angle.

Da Cunha[28] et ces co rédacteurs[29] ont orienté leur recherche vers la problématique de développement urbain durable à l'échelle de la ville. Pour eux, la problématique de développement urbain durable encourage l'hybridation des savoirs. Dans leurs analyses, ils s'intéressent également aux enjeux et aux défis posés par les transformations récentes des espaces urbains à l'échelle de la ville et par ricochet, à l'échelle du quartier comme composante de la ville.

Objet et objectifs de l'étude

Le champ d'intérêt de cette étude se situe au croisement de la notion de DUD, de l'élaboration des politiques urbaines, de leur mode d'intégration dans les politiques publiques de développement pour une meilleure prise en compte des villes du Sud dans le processus de leur création et de leur évolution. Il fait appel à un vaste champ de connaissances interdisciplinaires à la fois historiques, géographiques, sociologiques, anthropologiques, ainsi que des connaissances dans le domaine de la conception et de la mise en œuvre des projets architecturaux et urbains et de l'aménagement du territoire etc. Pour le mener à bien, j'ai abordé simultanément et/ou parallèlement tous ces domaines d'étude en faisant des croisements entre ces connaissances transversales.

Les principaux objectifs visés dans cette thèse sont :

- De savoir si le modèle d'une ville durable en Afrique subsaharienne en général, en Guinée-Bissau (Bissau) et au Sénégal (Ziguinchor) en particulier est-il envisageable ?

[25] Charlot-Valdieu, (C), Outrequin, (P), Intégration du développement durable dans les projets d'aménagements et de renouvellement urbain. Actes de la conférence européenne des 2 et 3 février 2004, p. 3.

[26] Charlot-Valdieu, (C), Outrequin, P, *idem*, p.10.

[27] Fauvel, (C), La portée novatrice du développement durable dans la maîtrise aménagiste. Faut-il passer d'une logique d'incertitude à une logique d'inconcevabilité ? Les leçons de l'expérience marocaine, Université de Grenoble 1 Joseph Fourier, Thèse de Doctorat de 3ème cycle, Géographie, Institut de Géographie Alpine, 22 janvier 2010, p. 16.

[28] Da cunha, (A), Knoepfel, (P), Leresche, (J.P), Nahrath, (S), Enjeux du développement urbain durable ; transformations urbaines, gestion des ressources et Gouvernance, Presses polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2005, p. 2-3.

[29] L'ouvrage collectif Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, des ressources et Gouvernance.

- De chercher à savoir comment on pourrait générer un DUD à Bissau et à Ziguinchor en s'appuyant sur leur histoire, l'élaboration de politiques urbaines et leurs applications. En d'autres termes, je cherche à comprendre comment se pose la question du DUD dans le contexte particulier des villes de Bissau et de Ziguinchor. Quel est le rôle de l'histoire sur la trajectoire de ces deux villes ? Quelles sont les bonnes pratiques ou quelles sont les manières de procéder qu'on pourrait retirer de leur histoire et mettre en évidence pour asseoir la construction d'une ville durable dans le contexte spécifique de chacune de ces deux villes considérée distinctement l'une de l'autre ?
- D'essayer de voir s'il n'y a pas des règles, des procédés et/ou de bonnes pratiques communes à Bissau et à Ziguinchor qu'on pourrait extraire et transposer à d'autres réalités. Du point de vue des connaissances, étudier le développement durable d'une ville, c'est s'inscrire dans un contexte pour voir comment la valoriser en rendant la ville moins polluante, plus agréable, plus vivable et la plus viable que possible.

A ce niveau il est important de souligner que les enjeux et les opportunités associés aux politiques urbaines nationales ou locales sont très différents et relèvent des contextes nationaux ou locaux tout autant distincts. Ce qui nécessite par conséquent, la conception d'une réponse adaptée à chaque contexte. Toute politique urbaine nationale ou locale doit être adaptée aux conditions spécifiques qui prévalent dans le territoire concerné. Certains sont importants à définir afin de pouvoir mesurer le processus d'urbanisation à travers son rythme, la dynamique urbaine, le niveau de prospérité du pays ou de la ville, les capacités techniques et administratives des institutions locales et nationales.

Je souhaite avec cette thèse ouvrir une brèche pour la communauté des chercheurs en général et ceux africains en particulier en les incitant à s'investir davantage sur le rôle de l'histoire et des politiques urbaines autour de la problématique de DUD pour apporter des solutions idoines à une urbanisation démesurée et galopante du continent.

J'essaie en effet d'apporter ma contribution à une base de réflexion synthétique en vue d'aider au mieux la prise de décision par les autorités compétentes de programmation de projets d'aménagements, de politiques urbaines et d'habitat dans les villes du Sud en général et à Bissau et à Ziguinchor en particulier.

Bref aperçu sur la genèse de Bissau et de Ziguinchor

Vue d'ensemble sur Bissau de la découverte de la Guinée portugaise à l'indépendance

Le début de la pénétration portugaise dans le territoire actuel de la Guinée Bissau remonte au XVème siècle, avec le débarquement des premiers navigateurs européens sur cette partie de la côte

Occidentale de l'Afrique. En 1443, Dom Duarte, successeur de Dom Joao 1er, attribue à son frère cadet, Dom Henrique la responsabilité de l'Archipel de Madère et lui attribue le droit de *"quint"*[30]. Dès lors, Dom Henrique fait de fréquents séjours en Algarves au sud du royaume où il reçoit les pilotes, cartographes, savants et voyageurs qui entrent à son service. Cette nomination participe de la politique de la couronne portugaise en faveur des expéditions outre-mer vers le milieu du XVème siècle (1440) pour trouver de nouveaux débouchés commerciaux[31].

En lançant barques et caravelles vers des rivages jusqu'alors inconnus, le roi du Portugal satisfait une double curiosité : vérifier les récits prétendant qu'au-delà des régions tenues par les Maures, il existait des royaumes chrétiens avec lesquels il serait possible de commercer mais aussi convertir des peuples idolâtres et païens[32]. Ainsi, Nino Tristao parvient en 1443 à dépasser le Cap Blanc sur la côte de l'actuelle Mauritanie et l'île d'Arguin, mais ces premiers contacts sont décevants, en raison du vide rencontré dans ces contrées désolées : il ne ramène avec lui que des captifs dont les récits toutefois renseignent sur les routes de l'or et des régions encore inconnues, peuplées de négres idolâtres. Ces prisonniers deviennent esclaves, ce qui constitue à ce moment la seule richesse que les Portugais tirent de ces expéditions. Ces esclaves sont destinés aux tâches domestiques à Lisbonne, aux travaux agricoles et d'autres services plus pénibles au Cap-Vert. Plus tard, ils serviront dans les plantations de canne à sucre et les industries du Brésil[33].

En 1446, Tristao longe au Sud du Cap-Vert une côte marécageuse, ponctuée d'estuaires, qu'il nomme "fleuves de la Guinée du Cap-Vert"[34]. C'est l'actuelle Guinée-Bissau. Longtemps restée sous la tutelle administrative du Cap-Vert, sa capitale est d'abord implantée à Bolama avant d'être transférée en 1941 pour des raisons économiques et d'accessibilité à Bissau qui constitue une de mes cas d'étude.

L'histoire de la Guinée portugaise en général et de la ville de Bissau en particulier est donc directement liée au commerce des esclaves comme ce fut le cas pour bon nombre de villes du littoral africain. Ces villes ont été très tôt intégrées dans le commerce mondial dans le cadre de la traite négrière dans ce qu'on a appelé la première mondialisation. Mais depuis la découverte de la Guinée-Bissau, en 1446, et jusqu'en 1581 il n'y a rien eu de précis sur l'existence des comptoirs portugais entre le Rio de Cacheu et le Rio Grande de Guinala. Toutefois, il semblerait que ces deux premiers

[30] C'est une taxe de l'époque qui consisté a versé le cinquième des bénéfices tirés des expéditions et des processions ultra-marines au roi du Portugal.

[31] Enders, (A), Histoire de l'Afrique lusophone, Editions Chandeigne, Paris, 1994, p. 14.

[32] Enders, (A), *op.cit*, p. 14.

[33] Annuaire de la Guinée portugaise, 1946, p. 207.

[34] Enders, (A), *op.cit*, p. 17.

comptoirs aient existé peu avant 1581 aux abords du *''*Rio *Sao Domingos''* au nord de Cacheu. La présence des portugais était également signalée à cette époque la *''Rio Géba''* et à *''Rio Grande''*[35].

Entre 1753 et 1775, la construction de la forteresse de Bissau s'effectue grâce au travail de Capverdiens spécialement déplacés pour ce faire. En 1800, l'Angleterre commence à manifester son influence en Guinée-Bissau en revendiquant la tutelle de l'île de Bolama, de l'archipel des Bijagos, de Buba et de tout le littoral Sud.

A la fin du XIXème siècle, l'abolition de l'esclavage est imposée par les patrouilles de surveillance de la marine britannique. Dès lors, l'exportation des produits agricoles vers l'Europe devint l'activité principale des puissances coloniales en Afrique Occidentale. Le Portugal n'étant pas un pays riche et disposant de peu de ressources, ne pût développer ses colonies. Le gouvernement portugais est si faible qu'il est incapable de s'opposer aux compagnies européennes qui prennent le contrôle des richesses de la Guinée-Bissau, principalement l'arachide et l'huile de palme, afin de les exploiter.

En 1870, grâce à l'arbitrage du président américain Ulusss S. Grant, l'Angleterre renonce à ses aspirations en Guinée-Bissau. Le partage du pays entre les puissances coloniales présentes en Guinée-Bissau (Portugal, Royaume-Uni, France, Pays-Bas), ravive chez les roitelets locaux de vifs sentiments de résistance et s'opposent à toute tentative de colonisation ou d'expropriation. C'est ainsi que, les Feloups, une des communautés Diola les plus belliqueuses à l'époque qui était présente principalement vers Oussouye en Casamance (dans l'actuel Sénégal), mènent contre les Portugais la bataille de Djufunco en 1879. Cette bataille se solde par la plus grande déroute portugaise de l'histoire coloniale. La résistance intraitable des Diolas contraint le Portugal à accorder à la Guinée-Bissau plus de prérogatives : la Guinée-Bissau est désormais séparée de la Province du Cap-Vert à laquelle elle était administrativement rattachée. La nouvelle Province de Guinée-Bissau est créée avec pour capitale Bolama. A partir de ce moment, on note une présence et une occupation militaire plus accrue dans le pays par l'armée portugaise. C'est le début d'une résistance âpre et d'une farouche rébellion des Pépels à Bissau (population autochtone) contre l'occupation portugaise. Cette situation caractérise les relations entre les portugais et les autochtones à Bissau jusqu'à la soumission totale de la région.

La position estuarienne de Bissau, qui lui accorde une place stratégique dans la pyramide coloniale portugaise dans la région, et la recrudescence des investissements du fait des opportunités commerciales qu'elle offre, ont amené l'occupant lusitanien à entrevoir dès 1891 l'idée d'un transfert de la capitale de Bolama à Bissau. Ce transfert est finalement effectué en 1941 et Bissau qui était déjà la capitale économique et la plus grande ville du pays, devient la capitale administrative. Cela permet

[35] De Moraes, (G), Castro, (A), Annuaire de la Province de Guinée, Bolama, Imprimerie nationale, 1925, p. 5.

aux autorités coloniales portugaises de s'atteler à son organisation et son aménagement. Mais la guerre d'indépendance qui éclate suite au massacre de *''Pindjicatti''* en 1959 met le pays à mal au point que les autorités de la République de Guinée indépendante ont du mal à le remettre sur pied. Ce qui explique aujourd'hui en partie les carences dans de nombreux domaines en particulier dans les infrastructures sociales de base (comme dans l'éducation, la santé, l'accès à l'eau potable, etc.) que la Guinée-Bissau peine à relever.

Aperçu sommaire sur l'histoire de la ville de Ziguinchor

La ville de Ziguinchor a la particularité de partager avec la ville de Bissau une histoire coloniale commune jusqu'en 1886. Toutes deux appartenaient à la Couronne portugaise. Ziguinchor va se libérer du joug colonial lusitanien pour devenir française lors des accords franco-portugais du 12 mai 1886. Cet échange permet à la France de réaliser son vieux rêve d'occuper une aire géographique plus grande dans cette partie de l'Afrique de l'Ouest en réalisant une continuité territoriale de Dakar à Ziguinchor. Avec la signature de la convention franco-portugaise entre Jules Grévy, président de la République française et Louis 1er, roi du Portugal et des Algarves, le Portugal cède à la France le préside (qui correspond aujourd'hui à la commune) de Ziguinchor et ses dépendances. En échange, le Portugal reçoit de la France, le territoire de Rio Cassini, distrait du territoire du roi Dina Salifou dans la partie Nord-ouest de la Guinée française, ce qui lui permet d'agrandir son territoire, malgré les vives protestations du roi des Nalous[36].

Cet échange a un double impact pour la France : d'abord, il permet à la France d'assurer une continuité territoriale de Dakar à Ziguinchor, lui permet d'offrir aux commerçants de Saint Louis et de Gorée des avantages dans un Sud encore mal pénétré du fait de son milieu naturel difficile et de ses populations souvent hostiles[37]. Ensuite, cet échange donne à la France un accès à la partie Sud de l'estuaire de Bissau (Ziguinchor). Il a été pendant longtemps convoité par les Français pour ses opportunités économiques qu'il pouvait offrir à ses commerçants et son port qui est parfaitement accessible alors que les hauts-fonds du fleuve imposent des transbordements jusqu'à Sédhiou. En plus l'enclave portugais, gênait les opérations des commerçants Français obligés d'acquitter des droits de douanes spéciaux et entravait l'action des soldats français en interrompant la poursuite des bandes de pillards[38].

Par ailleurs, l'histoire coloniale de la ville de Ziguinchor est indissociable de celle de sa région : la Casamance. Comme la plupart des villes d'Afrique Noire, Ziguinchor est le produit du

[36] Diatta, (O), La Casamance : Essai sur le destin tumultueux d'une région, L'Harmattan, Paris, 2008, p. 87-88.

[37] Bruno, (J.C), Croissance urbaine dans les pays tropicaux : Ziguinchor en Casamance, une ville moyenne du Sénégal, Centre d'étude de Géographie tropicale, n° 36, Paris, 1979, p. 19.

[38] *Ibidem.*

contact avec l'Europe dans le cadre de la traite atlantique à la fin de la première moitié du XVème siècle. Ce contact va donner naissance à de nouvelles agglomérations sur les côtes africaines appelées comptoirs commerciaux. Ces comptoirs, créés à des fins commerciales et militaires, se renforcent avec la colonisation du continent. Le but, pour les envoyés des nations colonisatrices, était d'occuper des points stratégiques pour permettre la protection de leur commerce et drainer par l'intermédiaire des commerçants, les ressources naturelles de la région vers un centre pour ensuite les expédier vers la métropole pour assurent le développement économique[39].

Avant de devenir français, Ziguinchor a d'abord été découvert par les Portugais. Dès le début de la seconde moitié du XVème siècle, un envoyé du prince Henry le Navigateur, le Vénitien Alvisio Ca da Mosto, parvient au-delà de la Gambie jusqu'à une grande rivière dont ses interprètes rapportent qu'elle appartient à un potentat noir, le Kasa Mansa souverain des Kasankés, fraction du peuple Bainouk qui va par la suite entretenir d'excellentes relations avec les Portugais[40].

Un autre explorateur portugais André Alvares D'almada va vers la fin du XVIème siècle en 1570 remonter le fleuve Casamance et rencontrer le Kasa Mansa qui habite Birkama[41] capitale du royaume Bainouk. Et dans la chronique de ses voyages qu'il a laissée en 1594, il parle non seulement des différentes ethnies de la Casamance, mais encore et surtout de la terre des *''Izuiches''* où on traite de la cire et des esclaves. Il semble bien que ce soit la première mention de ce qui deviendra Ziguinchor, également signalé comme un lieu de traite et d'échange pour la cire mais surtout des esclaves par Francisco de Azevelo Coelho. Il mentionne entre autres l'existence d'un port qui permet le mouillage des bateaux. A ce Rio de Casamance, ne peuvent accéder que les embarcations tirant sept ou huit palmes parce qu'il a peu d'eau à la barre. En remontant le fleuve sur dix-huit ou vingt lieue, on mouille en un port formé par un bras de rivière qu'on appelle Rio de Bojéte qui se trouve au côté sud[42].

En 1588, les Portugais fondent Cachéu, dans l'estuaire du Rio Cachéu qui devient ainsi la première implantation portugaise dans la région qui sera dès lors dirigée par des gouverneurs directement nommés par le roi du Portugal sous la juridiction du Cap-Vert. Depuis 1466, les Seigneurs européens de l'île du Cap-Vert disposent du droit exclusif de pratiquer le commerce de troc sur les côtes de Guinée afin d'obtenir des esclaves en échange des marchandises de l'île. Les instructions données par la Couronne aux capitaines des navires sont strictes : quand vous serez arrivés à Bissau ou Cachéu, vous devrez vous employer à faire le commerce d'esclaves utilisant pour

[39] Trincaz, (P.X), Colonisation et Régionalisme : Ziguinchor en Casamance, Éditions de l'ORSTOM, Paris, 1984, p. 13.
[40] Bruno, (J.C), *op.cit.*, p. 14.
[41] Dans l'actuelle République de la Gambie.
[42] Trincaz, (P.X), *op.cit*, p. 14.

cela des pagnes et des étoffes reçues des administrateurs de la Compagnie du Cap-Vert[43]. Les navires effectuaient un voyage circulaire presque toujours selon l'itinéraire suivant : Lisbonne-Santiago-Bissau ou Cachéu-Para de Maranha-Lisbonne formant un cercle vicieux. La deuxième grande implantation coloniale sera Gêba, bien à l'intérieur des terres.

Donc depuis le milieu du XVIème siècle, les portugais parcouraient la Casamance entre le Rio Cachéu et la Gambie à la recherche de la cire, de l'ivoire et des esclaves. En 1606, ils construisent un fort pour protéger leur commerce d'éventuelles agressions étrangères : en effet la région commence à intéresser les rivaux anglais et français. Dès le milieu du XVIIème siècle, les Portugais accélèrent la cadence. Le roi Don Joao IV nomme en 1641 Concao Gamboa Ayala comme premier capitaine de Cachéu. Ce dernier fonde le comptoir Farim en 1645 et de Ziguinchor sur la Basse Casamance la même année. Beaucoup de familles de colons sont déplacées depuis la ville de Gêba pour peupler ces comptoirs. Son but était de rassembler les commerçants portugais dispersés le long des principaux Rios de Guinée[44]. C'est d'ailleurs à cette période là que les estuaires du Rio Buba, du Rio Cachéu, du Rio Gêba et du fleuve Casamance commencent réellement à être fréquentés dans le cadre d'échanges commerciaux et de colonisation de masse.

Ziguinchor apparaît comme une étape sur la route intérieure Nord-sud, et non point comme une escale desservant la navigation sur la Casamance. Sa fonction essentielle à l'origine est la protection de la voie de communication de la Gambie à Cachéu, pour défendre les commerçants contre les incursions des Feloups hostiles, et éviter la fuite des captifs. C’est pourquoi les Portugais fortifient leur présence dans ce comptoir par des activités commerciales malgré l'hostilité permanente des populations Feloups.

L'implantation française en Casamance dès 1827 allait transformer ce comptoir. Elle commença par la prise de Diogué, puis s’opère avec lenteur par étapes successives jalonnées d'une multitude de petits traités[45]. La présence portugaise en Casamance s'achève en 1888 avec la rétrocession effective du comptoir de Ziguinchor et ses dépendances à la France, suite à la convention franco-portugaise, signée le 12 mai 1886 entre les deux pays un an après la conférence de Berlin en février 1885.

De sa fondation par les portugais en 1645 jusqu'à sa reprise par les français en 1886, Ziguinchor n'avait rien d'une ville. Il était un petit bourg insalubre dont la création se confond avec l'arrivée des marchands et commerçants portugais, qui cherchent à faciliter le transit pour le commerce des esclaves, de la cire, des peaux, de l'ivoire ainsi que de l'eau-de-vie. Ce gros village

---

[43] *Idem*, p. 15.
[44] Roche, (C), Histoire de la Casamance : Conquête et résistance : 1850-1920, Éditions Karthala, Paris, 2000, p. 67.
[45] Trincaz, (P.X), *op.cit*, p. 6.

d'une centaine de cases de paille carrées, serrées sur le bord du fleuve en un rectangle grossier de moins de trois hectares.

Organisation du travail

Ce travail de thèse s'articule autour de quatre grandes parties :

La première partie se consacre à l'état des lieux sur la notion du développement urbain durable et son évolution à travers le monde. Une brève perspective de la définition et de la démarche de développement urbain durable dans le monde, permet de revenir sur la bibliographie historique et théorique des notions fondamentales et leurs évolutions dans le temps pour positionner notre contexte de recherche (Chapitre 1).

La variété des approches et la mise en place de la démarche dans les pays pionniers en matière de développement durable est également abordée. Il s'agit de passer en revue la question de la diversité des approches en partant de la globalisation des actions aux mesures de prise en charge et d'intégration des questions environnementales au niveau régional et sous régional. Pour éclairer ces approches opérationnelles, le cadre institutionnel et réglementaire ainsi que la manière dont les politiques de DUD sont intégrées dans les politiques publiques dans ces pays est abordée (Chapitre 2).

Ensuite je me suis intéressé au contexte urbain et à la perception de la problématique du développement durable dans les pays du Sud (le cas de l'Afrique subsaharienne notamment), aux défis à relever dans la démarche du développement durable, tout en en se focalisant sur le cas de Bissau (Guinée-Bissau) et de Ziguinchor (Sénégal). Cette partie permet de mesurer l'écart entre la situation des pays développés et celle des pays en voie de développement face aux enjeux de la durabilité. Ainsi, la mise en perspective des contextes très différents des pays du monde nous éclaire sur l'importance du contexte dans la question de territorialisation de la notion du développement durable (Chapitre 3).

Dans la deuxième partie, il est question de revenir sur l'analyse de mes deux cas d'étude et sur leurs évolutions en faisant un bref aperçu de la genèse de Bissau et de Ziguinchor. Un gros plan est d'abord fait sur la chronologie de l'avènement de la ville en Afrique subsaharienne de la ville précoloniale à la ville moderne (Chapitre 4). Le cadre géographique et le profil historique de la ville de Bissau (Chapitre 5), l'enracinement portugais, la question de l'implantation de la municipalité et son impact sur le développement de la ville (Chapitres 6 et 7). La présentation de la ville de Ziguinchor de sa fondation par les portugais à son annexion par les français et sa position stratégique dans l'ensemble géographique de la Casamance ainsi que l'histoire de la ville et les différents changements sur le plan administratif et territorial de l'occupation portugaise à nos jours est fait

(Chapitre 8). A partir de ce bilan, j'ai pu relever les éléments constitutifs de développement durable à Bissau et à Ziguinchor au cours de leur évolution. Cela me permettra d'analyser et comparer les politiques publiques qui pourraient servir de levier pour un développement durable.

La troisième partie revient sur la prise en compte des caractéristiques du développement urbain durable dans la planification urbaine de Bissau et de Ziguinchor. Elle s'ouvre sur un état des lieux de l'aménagement, de la gestion et de l'expansion de la ville de Bissau par les autorités coloniale et postcoloniales (Chapitre 9). Ce qui m'amène à l'urbanisation et la problématique urbaine actuelle de Bissau (Chapitre 10). Il s'agit surtout, dans ce chapitre, d'étudier les changements dans l'occupation du sol et les politiques urbaines qui ont été mis en œuvre à Bissau de 2009 à 2017. La même démarche est appliquée pour ce qui est de la recherche dans l'aménagement, la gestion et l'expansion de la ville de Ziguinchor par les autorités coloniale et postcoloniales (Chapitre 11). Pour placer les villes de Bissau et de Ziguinchor sur un même niveau d'analyse et pour un souci d'équité et d'équilibre d'information la même grille de lecture me semble être la plus pertinente pour une analyse plus fine et objective. Cette analyse diachronique sur Bissau et Ziguinchor me permet de revenir sur les stratégies sur le plan foncier mises en place pour un développement urbain durable notamment sur les réformes, les régimes fonciers respectifs, le mode de gestion ainsi que leurs évolutions (Chapitre 12).

La question de l'eau courante en Guinée-Bissau et au Sénégal en général et à Bissau et à Ziguinchor en particulier est la thématique autour de laquelle s'articule le chapitre 13 de notre travail. L'importance de la gestion de l'eau dans les pays en voie de développement notamment a été le principal objectif des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD). Ce chapitre a fait donc un état de la situation ainsi que les principaux défis à relever à Bissau et à Ziguinchor pour atteindre les OMD. La résilience et la capacité d'adaptation aux changements climatiques et ses limites en Guinée-Bissau et au Sénégal, à Bissau et Ziguinchor notamment (Chapitre 14) ont été aussi abordées. Ce qui me permettra de revenir sur les Programmes d'Actions Nationaux d'Adaptation aux Changements Climatiques (PANA) dans chacun des pays cités ci-dessus pour mieux comprendre la vulnérabilité et essayer de trouver les mesures d'adaptation climatique qui s'y pratiquent pour les inscrire dans une durabilité climatique. La mobilité et le transport urbain ont été également traités (Chapitre 15). Il s'agit donc de revoir la situation de la mobilité et des transports et de revenir sur les acteurs, son organisation, l'offre de transport, mais aussi les défis à relever pour un système de transport et de mobilité urbaine durable dans les deux cas d'étude. Cette troisième partie se ferme sur une étude entre l'urbanisation et la gestion des ordures à Bissau et à Ziguinchor (Chapitre 16).

La quatrième et dernière partie qui traite des freins, stratégies partagées et opportunités pour un développement urbain durable à Bissau et à Ziguinchor a fait l'objet d'un travail de confrontation sur de la base des informations retenues de la deuxième et troisième partie, les

expériences des réalisations dans des villes appartenant au même contexte avec les enjeux et les pratiques urbaines de Bissau et de Ziguinchor. J'ai pour objectif final d'en tirer des recommandations et/ou des propositions pour l'intégration de la notion du développement durable dans les futurs projets d'aménagement urbain dans les villes africaines en général et à Bissau et à Ziguinchor en particulier.

Cette partie comprend trois chapitres. J'ai analysé, dans le chapitre 17, les freins pour un développement urbain durable à Bissau et à Ziguinchor en mettant en perspective certaines thématiques de la démarche du développement durable qu'on aura à aborder. Ce travail m'a permis de revisiter et de repositionner ces thématiques dans la réalité urbaine locale du terrain d'étude (Chapitre 18). Dans le chapitre suivant nous nous sommes intéressés à l'analyse croisée des stratégies de développement durable partagées dans nos deux cas d'étude, leurs innovations en termes de processus du projet urbain, d'articulation entre des échelles spatiales, d'implication des acteurs et de traitement des thématiques. Cela m'a permis de voir en quoi ces expériences pourraient être reproductibles à d'autres réalités urbaines pour qu'elles soient complètement adaptées comme à Bissau ou Ziguinchor (Chapitre 19).

Enfin, j'ai essayé de formuler un ensemble de recommandations et des propositions pour la démarche d'élaboration des villes durables propre au contexte ziguinchorois et bissau-guinéen. Cela résulte à la fois des principes communs, des leçons tirées des expérimentations dans d'autres contextes urbains et de la valorisation des pratiques locales. Je mettrai en avant toutefois les atouts et opportunités pour une perspective de DUD en se basant sur des thèmes significatifs et décisifs, dans ma vision, pour le DUD des villes de Bissau et à Ziguinchor.

Comme éléments de conclusion je suis revenu sur :

- le contexte de réalisation de cette thèse ;
- les éléments qui font que les résultats obtenus dans cette étude peuvent être transposable à d'autres réalités et pourquoi ;
- les limites et ouvertures de mon travail.

PREMIERE PARTIE :

ETAT DES LIEUX DE LA NOTION DU DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE ET SON EVOLUTION A TRAVERS LE MONDE

Cette première partie s'ouvre sur un bref état des lieux de la notion du développement durable et sur la mouvance planétaire par rapport aux différentes stratégies et démarches entreprises dans le cadre des projets urbains durables dans le monde. Ce travail vise essentiellement à positionner ma réflexion dans une dynamique contemporaine de l'approche de développement urbain durable à l'échelle de la ville.

Il m'a permis en effet de voir l'ampleur de notre champ d'étude en ce sens que l'étude sur le thème de développement urbain durable fait appel à un vaste champ de compétences et de connaissances transversales interconnectées dans plusieurs domaines et disciplines. Et cela, aussi bien au plan culturel, social, environnemental, économique, historique, anthropologique, sociologique que politique. C'est donc une mobilisation totale et la mise en synergie de plusieurs acteurs interdisciplinaires et à différents niveaux de la société qui seront mises en œuvre pour relever le défi de la durabilité.

J'aborderai dans cette partie l'idée de l'interdépendance des domaines de connaissances en partant du fait que le développement durable est une approche plurielle[46] et que chaque discipline l'aborde sous un angle différent. Cette approche nous informe non seulement sur la manière dont la notion du développement durable s'est enracinée dans la pensée occidentale et africaine, mais également sur la façon dont elle est perçue à différentes échelles de territoire par des disciplines et des domaines de compétences différentes.

Ensuite, il s'agit d'aborder dans le deuxième chapitre le cadre institutionnel et réglementaire de la durabilité ainsi que l'intégration des politiques de développement urbain durable dans les pays précurseurs. Enfin, j'aborderai dans le troisième chapitre la notion du développement urbain durable et de la durabilité vues dans les pays du Sud notamment dans le contexte africain. Ce travail m'a permis de faire l'état des lieux sur la question, et d'identifier les défis à relever dans cette partie du monde pour une approche de développement durable plus intégrée et en phase avec ce qui se fait au niveau planétaire.

[46] Veyret, (Y), Le développement durable : approches plurielles, Hatier, Paris, 2005, p. 7.

Chapitre 1: Du développement au développement urbain durable

Introduction

Ce chapitre tente de montrer comment s'est opérée la prise de conscience planétaire des décideurs entre le développement économique et les questions environnementales conduisant au réchauffement climatique ainsi que les conséquences écologiques qui en ont découlé au niveau mondial. Il présente, en effet, les divers événements mondiaux qui ont conduit à une prise de conscience collective face aux défis de la problématique du développement durable et du changement climatique et à la nécessité d'une mise en œuvre de projets urbains plus viables et plus vivables pour les générations présentes et pour la postérité.

Pour ce faire, je vais en premier lieu aborder les différentes origines de la notion de développement durable à partir de laquelle est inspiré le développement urbain durable. Cela me permettra d'étudier ensuite les impacts négatifs du développement économique sur l'environnement au niveau planétaire, régional, sous-régional et local en vue de les supprimer, les réduire ou les compenser. J'essaie à travers ce chapitre de voir comment cette prise de conscience a conduit à l'intégration des stratégies de développement urbain durable dans la mise en œuvre des projets urbains à différentes échelles de territoire dans le monde.

1. Le développement durable : définition

La floraison de définitions autour de cette notion, permet de dire que le développement durable est polysémique. C'est une notion qui regorge de définitions très différentes proposées par un grand nombre d'acteurs différents. Dès lors, il ne sera pas étonnant de voir tout au long de ce travail des définitions différentes mais complémentaires. Cependant, dans son acception la plus générale, le développement durable est défini dans le Rapport Brundtland, comme étant un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs[47]. Le Développement durable est donc un mode de développement économique, socialement équitable et responsable, qui permet la protection et la valorisation de l'environnement comme le dit Yann Charlou[48] en parlant de la ville de Nérac, une commune dans le Sud-Ouest de la France, dans le département du Lot-et-Garonne. La définition du développement durable est illustrée par la *Figure 1* qui met en relief les trois dimensions du développement durable, sur la vue à gauche le schéma

[47] De Madame Gro Harlem Brundtland Premier Ministre de la Norvège en 1987.

[48] Charlou, (Y), *« Qu'est-ce-que le Développement durable »*, mise à jour le Vendredi, 27 Août 2010 11:09, pp. 1-2, http://www.nerac.fr

traditionnel représente le développement durable et celle à droite une autre illustration du développement durable telle qu'envisagée par les pays scandinaves.

La partie gauche de la *Figure 1* associe en son sein les trois piliers qui constituent les différents piliers du développement durable dans sa représentation classique.

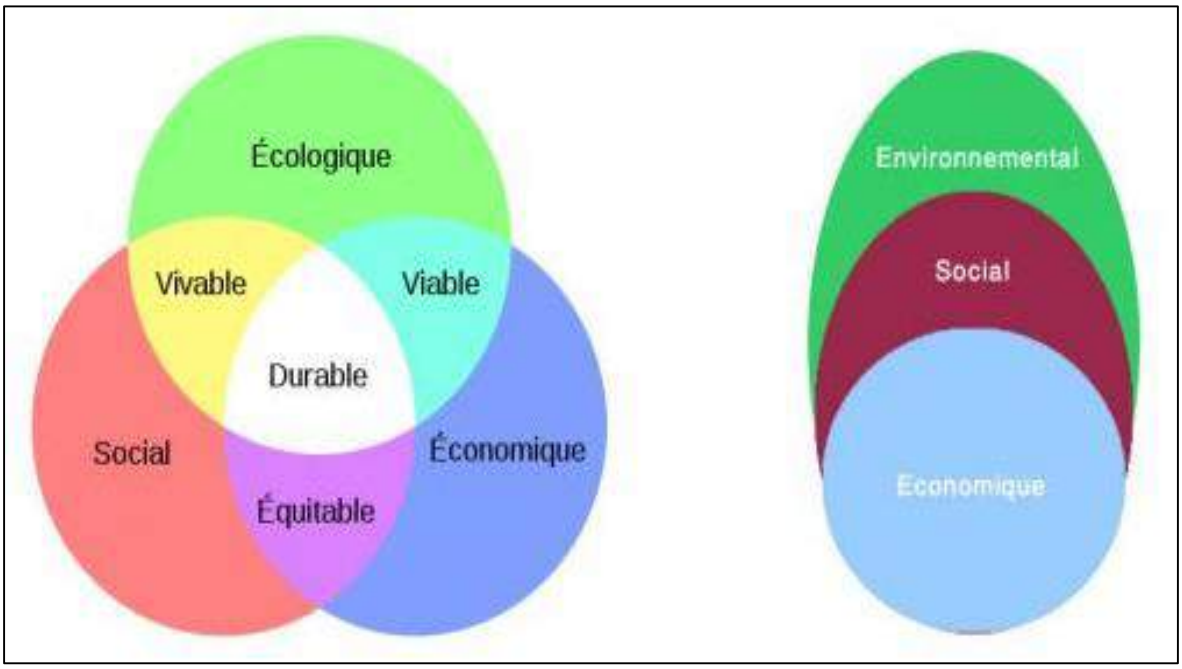


Figure 1: Représentation des trois dimensions classiques du développement durable dans les pays scandinave.

(Source : Charlou, Y, « Qu'est-ce-que le développement durable », août 2010, pp. 1-2, http://www.nerac.fr)

Il s'agit du volet environnemental ou écologique, du volet économique et du volet socioculturel indissociablement liés les uns aux autres. L'idée du développement durable insiste sur une répartition équilibrée des différents piliers dont aucun des trois ne doit être privilégié ou dévalué. Ainsi, contrairement à ce que peut penser la majorité des gens, le développement durable ne se limite pas aux seuls aspects environnementaux. Les deux schémas permettent de voir plus clair par rapport à cette question du développement durable.

La partie à gauche sur la *Figure 1* nous explique comment doit s'articuler développement économique, progrès social et environnemental. C'est uniquement par l'intégration égale et équilibrée de ces trois domaines dans le fonctionnement de notre société que nous pouvons accéder à un développement qualifié de Durable.

Et la partie à droite de la même *Figure 1* qui est la représentation nordique (dans les pays scandinaves) du concept de développement durable va plus loin dans cette analyse. On peut observer que la sphère économique s'imbrique complètement dans la sphère sociale. Cela veut dire qu'un développement économique doit absolument servir les intérêts des humains et de la société et non ceux du profit. Cette sphère sociale, qui correspond donc aux sociétés humaines, doit quant à elle

s'inscrire complètement dans une sphère plus grande, qui correspond à notre Environnement. Un développement économique et social qui ne prendrait pas en compte l'Environnement dans lequel il évolue, ne serait pas viable. C'est dans ce type de développement que se trouvent nos sociétés aujourd'hui. Il nous faut donc prendre conscience de cet écart de conduite et réagir tous ensemble[49].

Le schéma classique du développement durable est intéressant en ce sens qu'il rappelle l'origine de la problématique du développement qui doit prendre en charge le trépied composé de l'environnement, de l'économie et du social, mais doit aussi intégrer d'autres domaines comme la culture, la bonne Gouvernance, etc.

La notion de développement durable est apparue dans les travaux élaborés par des organismes de protection de la nature, l'UICN, le PNUD et le WWF avant d'être repris par le rapport Brundtland en 1987 puis popularisé lors du Sommet de la Terre à Rio[50] au Brésil en 1992. A partir de ce moment, s'interroger sur ses origines, son évolution spatio-temporelle ainsi que sur ses enjeux de l'heure me semble être important. Cela me permet en effet de voir comment les directives, depuis l'Agenda 21 retenu à Rio, ont été prises en charge dans les différentes politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire par les pays signataires à l'échelle locale.

2. Origines, enjeux et état de la réflexion au niveau planétaire du développement urbain durable

L'homme a, de longue date, entretenu des relations d'intelligence avec son milieu. L'exploitation des ressources est source de vie, de survie parfois. *''Homo sapiens''* ou homme intelligent, sait qu'il dépend des richesses que la terre offre ; chasseur-ceuilleur puis éleveur-cultivateur, il développe une relation étroite et des savoir-faire qui se traduisent dans son mode de vie et dans les constructions de son environnement[51]. La nature a donc été le grenier qui a pendant longtemps fourni des ressources naturelles indispensables à la survie de l'homme. Aujourd'hui, avec la prise de conscience de sa finitude, la question des ressources que la planète nous offre revient à l'avant de la scène. La question de la protection de l'environnement et l'usage des ressources qu'elle offre à l'homme se pose avec acuité. L'exploitation des ressources naturelles doit se faire de manière rationnelle, en évitant la surexploitation en vue de préserver l'équilibre écologique. Les inventions et les découvertes du XVème siècle ont montré que l'homme a pris conscience de ses capacités à dompter la nature et devient plus entreprenant en cherchant à améliorer ses conditions de vie et d'existence.

---

[49] Charlou, (Y), *art.cit*, pp. 1-2.
[50] Veyret, (Y), *art.cit*, pp. 11-59.
[51] Bruel, (A.S), *« Maîtriser les eaux*, Jardin et eau des idées pour économiser la ressource, Actes Sud/PUCA, Mars, 2018, p. 99.

Avec l'avènement du siècle des Lumières, les chaînes qui ligotent l'homme dans son esprit d'initiative et de désir de comprendre le monde qui l'entoure ainsi que certains phénomènes qui s'y déroulent, se desserrent peu à peu. Certaines catastrophes qui étaient jadis attribuées à Dieu punissant les hommes de leurs mauvaises actions et conduites sur terre, s'expliquent de plus en plus de manière rationnelle contrairement au fatalisme du passé. En effet, l'homme et le groupe social ont toujours éprouvé la nécessité de trouver des explications à l'inexplicable, à l'inacceptable pour ce qui concerne notamment certaines calamités naturelles ou agricoles, les grandes épidémies comme la grande peste noire qui a décimé une grande partie de la population européenne ainsi que les sécheresses et les famines en Afrique. Le XVIIIème siècle s'inscrit dès lors dans une dynamique de rupture et semble attribuer les catastrophes et calamités à la responsabilité complète et entière des hommes.

Au XVIIIème siècle la Révolution Industrielle augmente la maîtrise de l'homme sur la nature. Le déséquilibre des rapports de force entre l'homme et la nature qui s'en est suivi, déclenche une prise de conscience profonde sur les dégâts causés par une industrie en plein essor, une urbanisation en pleine expansion et une surexploitation économique sans précédent de l'environnement. En effet, dès la fin du XIXème siècle, l'industrialisation et la croissance rapide de la population se sont avérées néfastes pour la santé et le bien-être des populations, ainsi que pour l'environnement. A partir de ce moment, l'utilisation de façon abusive des ressources naturelles par l'homme pour satisfaire ses besoins et les nuisances qui l'accompagnent, entre en conflit avec la possibilité de ce dernier de bénéficier de service d'aménités[52]. La surexploitation de carrières ou de certains gisements non-renouvelables altère de façon souvent irréversible des paysages qui pouvaient antérieurement reposer le regard. Ces nuisances, lorsqu'elles bouleversent trop fortement les équilibres des écosystèmes, finissent également par modifier sensiblement les services productifs fournis pour l'environnement[53].

Au XXème siècle, plusieurs réformes ont vu le jour au Etats-Unis et en Europe de façon à améliorer les conditions socio-économiques de la population urbaine. Les villes se sont développées afin de devenir plus saines, c'est-à-dire aptes à fournir à la population de l'eau propre à la consommation, le traitement des eaux usées, l'électricité, l'entretien des rues et des infrastructures, des mesures d'assainissements, etc. Au cours de cette période, les villes modernes sont celles qui peuvent procurer ces services à leur population. A la fin du XXème siècle, avec l'augmentation croissante de la population, la demande croissante en infrastructures et le contexte technologique, économique et environnemental, cette vision de modernité a changé. Au cours de ce siècle, des environnementalistes et urbanistes ont pointé du doigt les problèmes environnementaux des villes et

[52] Ce terme désigne ici ce qui le profit agréable de tirer dans l'environnement notamment le fait de contempler un beau paysage, faire une promenade en forêt par exemple ou encore l'escalade en montagne.

[53] Beaumais, (O), *« Développement durable et économie », in Le développement durable : approches plurielles*, Yvette, Veyret, Hatier, Paris, 2005, pp. 55-82.

se sont intéressés aux moyens d'intégrer la nature au milieu urbain, toutefois l'époque n'était pas propice à de tels changements.

La surexploitation des ressources naturelles n'offre pas une possibilité de substituer à des ressources non renouvelables. Et pourtant, l'humanité ne semble pas être suffisamment consciente du rôle prédominant de l'environnement dans la santé de l'écosystème planétaire. Même si l'écologie est une science qui est née au cours du XIXème siècle, ce n'est que durant le dernier quart du XXème siècle que les populations ont commencé à porter leur attention sur la qualité de l'environnement. La pollution de l'air et de l'eau, les substances toxiques et les gaz à effet de serre (GES) sont devenues des sources d'inquiétude. Les problèmes de santé publique des populations en milieu urbain ont évolué en même temps que les villes : ils sont passés des maladies épidémiques telles que le choléra et la poliomyélite à des maladies d'origine environnementale causées par les composés organiques volatils et autres contaminants chimiques, qui sont désormais en forte concentration dans les villes à l'environnement altéré.

Dès lors, se pose la question de la responsabilité de l'homme sur la gestion du patrimoine naturel notamment sur la protection de l'environnement et de son devenir. Ainsi, la conception selon laquelle, l'homme est et reste le seul responsable des calamités naturelles s'affirme de plus en plus. La notion de développement durable, trouve son origine dans les relations que les sociétés entretiennent avec la nature et les ressources que celle-ci leur offre, relations envisagées comme perturbatrices et destructrices[54]. Le développement durable naît du constat plus ou moins dramatique d'une "crise environnementale", "crise économique" nécessitant des réponses globales, et nécessitant selon les ONG de protection de la nature présentes à Rio, l'établissement d'un gouvernement de la planète supranational et "vert". La crise environnementale, "crise de la nature", désigne l'homme comme responsable, elle est la rançon du progrès technique et scientifique et commence à apparaître dans les travaux de certains acteurs dès l'époque des lumières[55].

En réalité, la recherche effrénée du profit a poussé l'homme à faire de la nature un usage excessif voire abusif des ressources naturelles, ce qui a fini par dégrader l'ensemble de la biosphère. La conséquence immédiate en est le dérèglement de la machine climatique entraînant des changements climatiques et un déséquilibre écologique qui menacent de jour en jour l'humanité et la biodiversité de notre planète. Cette situation alarmante a fait réagir la communauté scientifique internationale, les ONG, ainsi que les gouvernants et les a poussées à réfléchir à des stratégies de développement plus harmonieuses, mais aussi à des politiques urbaines plus adaptées pour corriger les méfaits de l'homme sur la nature. Cela permettrait de conserver au mieux les ressources naturelles

[54] Veyret, (Y), *« Développement durable et géographie »,in Le développement durable : approches plurielles*, Paris, 2005, Hatier, pp. 11-38.

[55] Veyret, (Y), *art.cit*, pp. 11-38.

disponibles et la biosphère pour les générations présentes ainsi que pour la postérité. C'est cette idée de développement plus soutenable, *"sustainable development"* en anglais, que prône la notion de développement durable, analysé dans ce chapitre en essayant d'abord de décliner les conditions qui lui ont donné naissance, et ensuite de voir sa trajectoire dans le temps et sur l'ensemble de la planète.

3. Les origines du développement durable

Près de trois décennies après la conférence de Rio en 1992, les inquiétudes sur un développement plus harmonieux et sur une planète plus vivable et plus vivable demeurent. Le développement durable abordé lors de ce Sommet continue de défrayer la chronique et fait l'objet de toutes les convoitises et s'invite partout et dans tous les débats. En quelques années seulement, cette notion sous-jacente depuis plus de trente ans a non seulement pris forme, mais surtout attire à elle seule des pans entiers des activités humaines qu'elle oblige à considérer autrement. Dès lors, s'interroger sur ses origines et sur son évolution à travers le monde apparaît comme une nécessité qui s'impose à nous.

Ainsi, pour répondre à cette interrogation, un certain nombre de facteurs sont souvent évoqués pour situer les origines du développement durable. Il s'agit entre autres d'une origine économique, d'une origine environnementale et les constats sur un réchauffement climatique sans précédent qui sont le plus souvent retenus pour expliquer les débuts de la prise de conscience des hommes sur les menaces de la "durabilité[56]" qui pèsent sur un développement économique non-maîtrise et mal encadré.

4. La question des précurseurs

Au regard du caractère fini de la planète, la croissance démographique, *a fortiori* combinée plus tard avec celle de la consommation individuelle notamment durant la période des "Trente Glorieuses", a suscité depuis très longtemps de nombreuses controverses et conduit à plusieurs réflexions et inquiétudes. La surexploitation des ressources naturelles, les émissions des GES et l'amenuisement des terres cultivables face à une population mondiale qui ne cesse de s'accroître, en particulier en Afrique poussent certains acteurs à s'interroger sur le devenir de notre planète. Parmi ces derniers, on peut citer les multiples travaux faits par de nombreux auteurs de la théorie économique qui se sont penchés sur la question de la durabilité de l'extension de l'activité économique. La disponibilité en quantité limitée des terres cultivables, plus généralement de ressources naturelles, laissait augurer

[56] Ce terme est utilisé dans ce travail de recherche comme synonyme du développement durable comme l'ont souvent fait ceux qui nous ont précédé dans les différentes études et travaux et peut être résumé en ces termes : c'est donc la capacité d'un développement, d'un mode de production ou d'un système à répondre aux besoins présents (et locaux) sans empêcher les générations futures (ou les populations vivant ailleurs) de subvenir à leurs propres besoins. Glossaire de Massive change, http://www.green facts.org/fr

qu'à un horizon plus ou moins éloigné, l'ensemble de l'économie devrait atteindre un état stationnaire, où toutes les grandeurs par tête seraient constantes[57].

Au XVIIIème siècle, déjà Thomas Malthus ne manquait pas d'attirer l'attention sur le déséquilibre existant entre la croissance démographique et la disponibilité des ressources. La population a spontanément tendance à croître selon une progression géométrique alors que la progression de la production agricole s'effectue selon une progression arithmétique, les dernières terres agricoles mises en culture étant celles dont la productivité est la plus faible. Ce qui fait que la croissance de la population devait indéniablement se heurter à l'insuffisance de biens alimentaires puisque la disponibilité de ceux-ci ne pouvait augmenter aussi rapidement que la population.

Au courant du siècle suivant, les interrogations sur les usages des ressources se multiplient, émanant de naturalistes, de géographes, de philosophes, tous sensibilisés à la fragilité de la planète et au caractère fini des ressources. Les prélèvements de l'homme sur les ressources naturelles par ses différentes activités sont destructeurs. Le gaspillage des ressources naturelles par les sociétés est contraire aux intérêts économiques d'une nation. A partir de ce moment, dénoncer les excès de la civilisation industrielle et s'interroger tout spécialement sur la déforestation me semble être des questions légitimes. En Allemagne, la notion d'économie de pillage est présente dans les travaux de Ratzel avant d'être reprise par Friedrich selon lequel cette économie de pillage doit provoquer une prise de conscience et la mise en place de systèmes de régulation. Au cours du XIXème siècle les discours sur les dangers liés à la déforestation des montagnes, à l'importance de la territorialité en France relèvent des mêmes approches[58].

A la fin du XIXème siècle, tous les éléments du débat actuel autour du développement durable notamment la dénonciation des dégradations, la prévision d'épuisement des ressources étaient déjà en place. D'où l'émergence de mouvements écologistes partout dans le monde.

5. Les origines économiques du développement durable

Par développement durable, il faut entendre une éthique du changement, un concept intégrateur et un principe d'action qui ont pour ambitions de promouvoir un projet collectif visant à rendre compatibles, à long terme, les exigences de l'environnement et du développement économique et social[59]. La notion du développement durable est abordée dans une démarche systémique, mettant en articulation une approche interdisciplinaire et plurielle, des réflexions transversales relatives aux mécanismes de reproduction économique, aux processus de reproduction du lien social et de reproduction des ressources sur le long terme.

---

[57] Beaumais, (O), *art.cit*, p. 55-82.
[58] Veyret, (Y), *op.cit.*, p. 28.
[59] Da Cunha, (A), *op.cit*, p. 2

Pour éviter tout amalgame, il me semble important de préciser d'emblée la césure qui existe entre le développement économique dont il est question ici (mécanisme de reproduction économique) et la croissance économique. Le développement économique s'oppose en effet à la croissance économique. Il prend en compte le long terme et les conditions de reproduction de la production. Il évite de confondre les fins et les moyens. Le développement économique s'inscrit dans une conception anthropocentrée, et non éco-centrée du monde où l'homme est supposé responsable de son devenir et de celui de la planète, et où les régulations socio-politiques et les progrès et la maîtrise de la technologie sont censés répondre aux défis auxquels sont confrontés les acteurs[60].

Même si la notion de développement durable doit en grande partie son succès au rapport Brundtland[61], elle trouve son ancrage dans des courants de pensée qui s'intéressent tous au développement, à la croissance économique et à l'environnement. Seules leurs méthodes d'analyse les différencient. Les stratégies d'éco-développement promues initialement par le Programme des Nations unies pour l'environnement et le développement reposent notamment sur la conception et la réalisation de projets adaptés aux conditions d'existence des populations vivant dans les pays en développement. L'idée est de réussir un développement que les populations s'approprient respectant les écosystèmes locaux et tenant des relations économiques préexistantes[62].

La période qui a suivi les années fastes du développement économique, les "Trente Glorieuses"[63] – et même dès les débuts des années 60 – montre un constat effroyable de l'empreinte écologique[64] de l'humanité, illustrée par le fait qu'une autre planète serait nécessaire pour continuer à vivre et à se développer de la même façon. La pression sans cesse croissante sur les ressources naturelles disponibles et sur les écosystèmes au cours de cette période au profit du développement économique était de plus en plus insoutenable. Cette situation alarmante s'inscrit en effet dans un contexte de prise de conscience dans les pays industrialisés de vivre dans un monde fini. Les dérives du développement durant cette période sont dénoncées car étant à l'origine de nombreux déboires. Une uniformisation des modes de vie et de pensées, un accroissement des inégalités entre pays riches et pays pauvres, une utilisation effrénée des ressources naturelles conduisent à un déséquilibre écologique, etc.

En revanche, en matière d'environnement, cette évolution se caractérise bien sûr par une pression accrue et visible sur les ressources naturelles avec davantage de prélèvements, mais aussi

---

[60] Hugon, (P), dans la Préface de : Le développement en question(s), Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, Pessac, 2006, p. 9.

[61] Rapport de madame Gro Harlem Brundtland, Premier Ministre de la Norvège en 1987.

[62] Beaumais, (O), *art.cit*, pp. 55-82.

[63] Selon Jean Fourastié 1907-1990.

[64] L'empreinte écologique est selon Patrick Matagne un indicateur synthétique qui traduit la pression qu'un individu ou une société fait peser sur l'environnement.

davantage de pollution de l'atmosphère. D'où la nécessité de faire un zoom sur les origines et enjeux environnementaux du développement durable. Ce qui nous permettra de concevoir un modèle de développement économique durable qui puisse répondre aux besoins actuels sans compromettre ceux des générations futures.

6. Les origines environnementales du développement durable

Même si le développement ne saurait pas se réduire à la croissance économique, celle-ci continue d'apparaître comme le moyen le plus sûr de s'affranchir de la pauvreté. Toutefois, les relations qu'entretiennent l'environnement et l'économie ne sont pas simples. Elles peuvent être infléchies dans un sens durable par beaucoup de facteurs. Ce qui nous pousse à nous interroger sur les origines environnementales du développement durable. L'attitude de l'homme maître et possesseur de la nature est abondamment rejetée au fil des temps. La croissance économique et le développement (Trente Glorieuses 1946 à 1973) qui a suivi la Seconde Guerre mondiale, ont été à l'origine d'une prise de conscience à tous les niveaux et dans tous les secteurs de la vie. Les conséquences et les répercussions d'une croissance forte et d'un développement économique soutenu pendant la phase de croissance économique après la guerre, a fini par mettre tout le monde d'accord sur la nécessité de revoir les politiques de développement économique face aux dommages qu'elles causent sur les écosystèmes. C'est dans cette perspective que le Grenelle de l'environnement (septembre et décembre 2007) a donné lieu à de si nombreux groupes de travail et suscité un tel succès médiatique qu'il a entraîné une prise de conscience réelle pour de nombreux acteurs, décideurs ou même simples citoyens[65].

Cette prise de conscience devait passer par une réflexion profonde sur les services fournis par l'environnement à l'économie. Les relations synallagmatiques entre l'économie et l'environnement notamment des services productifs qu'offre l'environnement à l'économie empêchent d'analyser les effets de l'un sans l'autre. Pour y voir un peu plus clair, il est important d'apporter quelques précisions sur les types de ressources naturelles dont il est question ici et qui offrent leurs services à l'économie pour son bon fonctionnement. Ces ressources naturelles qui constituent le soubassement matériel de l'activité économique et dont l'utilisation rationnelle sous-entendue dans le Rapport Brundtland pour les générations futures (1987), sont l'un des enjeux majeurs du développement durable. Il s'agit tout d'abord des ressources naturelles non-renouvelables du fait de leurs quantités limitées et de leurs stocks qui se réduisent au cours de leur exploitation. Et ensuite des ressources naturelles

[65] Charlot-Valdieu, (C), Outrequin, (P), L'urbanisme durable concevoir un écoquartier, Editions du Moniteur, Paris, 2009, p. 11.

renouvelables qui peuvent se régénérer, selon une dynamique qui dépend notamment de la taille du stock, de la présence de prédateurs ou encore de conditions environnementales plus générales.

Le revers de la médaille causé par l'utilisation productive de l'environnement ainsi que les nuisances qui vont avec, entre en conflit avec la possibilité pour l'homme de bénéficier de son espace naturel. L'extraction des énergies fossiles et les transformations qui en découlent principalement par la production des entreprises et la consommation, produisent des déchets solides liquides ou encore gazeux, et aussi d'autres nuisances telles que du bruit, des vibrations, des accidents, etc. Ces déchets, rejetés dans l'environnement, constituent ce qu'on appelle la pollution. Elle affecte à la fois le bien-être des individus, les écosystèmes et plus généralement l'aptitude de l'environnement à fournir des services d'aménité ou de support à la vie[66].

Cette situation de plus en plus alarmante causée par l'homme, en inquiète plus d'un, notamment les décideurs. Elle donne naissance aux premières organisations qui militent en faveur de l'environnement et du développement durable. C'est ainsi que dès 1993 est créée en France la Commission du développement durable chargée de proposer aux pouvoirs publics les orientations d'une politique durable et d'assurer l'interface entre les experts et la société civile. Elle a contribué à approfondir et à diffuser des idées et elle a produit régulièrement des avis sur des sujets tels que le principe de précaution, les organismes génétiquement modifiés, la brevetabilité du vivant, les mécanismes de Kyoto[67]. Il en est de même aux États-Unis, où les inquiétudes évoquées ont conduit, il y a plus d'un siècle, à proposer des solutions pour protéger les ressources naturelles, à envisager des modes de gestion plus respectueux des ressources. Ces solutions, qui émanent principalement des mouvements de protection de la nature et s'affirment depuis la fin du XIXème siècle, doivent peu aux géographes. Elles sont le fait de mouvements écologistes qui s'affirment[68] de mieux en mieux au pays de "l'oncle Sam" avec la mise en place de stratégies de conservation et de préservation des ressources naturelles. Des réflexions sur le devenir de la planète sont formulées dans le rapport des travaux du Club de Rome[69].

7. Enjeux et thématiques à l'heure du développement durable

Le développement durable est une éthique du changement, un concept intégrateur et un principe d'action qui ont pour ambition de promouvoir un projet collectif visant à rendre compatibles, à long terme, les exigences de l'environnement et du développement économique et social. Il porte en son

[66] Beaumais, (O), *art.cit*, pp. 55-82.

[67] Chassande, (P), Développement durable : Pourquoi ? Comment ?, Aix-en-Provence, 2002, Éditions Edisud, p. 10-11.

[68] Veyret, (Y), *op.cit.* p. 30.

[69] Association à but non lucratif de droit suisse fondée en 1968, conduit des réflexions inspirées de craintes de même nature que celles de Malthus, mais porte sur les dangers que présente une croissance économique et démographique exponentielle vis-à-vis de la surexploitation des systèmes naturels.

sein des défis et des enjeux majeurs à travers les différents volets sociaux, économiques et environnementaux qui constituent ses piliers. De là, découlent de nombreuses thématiques dont nous ferons état brièvement dans cette première partie de ma thèse. Parmi ces thématiques, on peut citer notamment celles qui sont liées aux aspects climatiques, énergétiques, fonciers, ainsi que celles liées à la qualité de l'air, la dégradation des sols, la question de l'eau particulièrement dans les pays du Sud, etc.

Mon étude se base sur la ville de Bissau et de Ziguinchor. Et j'ai essayé de faire l'état des lieux sur certains enjeux de l'heure. Mais avant de procéder à cette tâche, il a été intéressant de voir d'abord l'état de la réflexion de ces enjeux du développement durable que j'ai étudié à travers quelques thématiques à l'échelle planétaire avant de les voir au niveau local.

7.1.Le changement climatique

Le changement climatique et ses conséquences constituent aujourd'hui l'un des principaux facteurs de la prise de conscience de la part des décideurs pour un développement plus sain et plus harmonieux. Le constat général fait sur les variations de la température de la planète au cours de ces cent dernières années, montre une augmentation extraordinaire. Cette situation alarmante notamment en Europe est due à l'accroissement des émissions de GES liées au développement des activités humaines. Le lien entre les activités humaines et l'accroissement des températures constaté depuis 1950, est clairement établi.

Le niveau de certitude sur l'implication de la responsabilité de l'homme par rapport à l'augmentation des températures a augmenté au fil des années. Il était jugé très probable par le GIEC dans son rapport de 2007 et seulement probable dans le 3ème rapport en 2001. De nos jours, il est de l'ordre de plus de 95 %[70]. Il est donc clairement établi que l'origine anthropique des émissions des GES cause le réchauffement du globe et dérègle fortement la machine climatique. Ces émissions sont aujourd'hui la cause d'une élévation des températures de l'ordre de 0,9° C au niveau planétaire. La France contribue à elle seule à hauteur de 3,1% des émissions mondiales ; chaque Français émet en moyenne 6,2 tonnes de CO2 par an du fait de ses activités et de ses besoins. L'augmentation de la température devrait être d'au moins de 1,4° C au cours du XXIème siècle et la probabilité que cet accroissement dépasse 5° C est aujourd'hui supérieure à 50 %[71]. Pourtant, l'objectif 2100 est de maintenir en dessous de 2° C la température du globe si on veut sauver notre planète.

L'analyse de la *Figure 2* laisse voir que les émissions des GES d'origine humaine sont restées croissantes de 1970 aux années 2000 avec une progression annuelle de plus de 1,3 %. Cette tendance

[70] D'après les estimations du GIEC, 2015.
[71] Charlot-Valdieu, (C), Outrequin, (P), *op.cit*. p. 32.

à la hausse se maintient pour atteindre 2,2 % en 2010 soit une augmentation de plus de 69% pour la seule période 2000 à 2010. Sur une période donc de 40 ans (1970-2010) évaluées par le GIEC, 78 % de la hausse des émissions totales de GES peut être attribuée à l'usage de combustibles fossiles (charbon, pétrole, gaz par exemple) notamment dans les pays industrialisés encore appelés les gros pollueurs, et aux procédés industriels. En 2010, déjà les émissions totales ont atteint 49 milliards de tonnes équivalent CO2. La répartition des émissions de GES en 2010 était la suivante : 76 % de dioxyde de carbone ; 16 % de méthane ; 6 % de protoxyde d'azote ; 2 % de gaz fluorés (*Figure 2*).

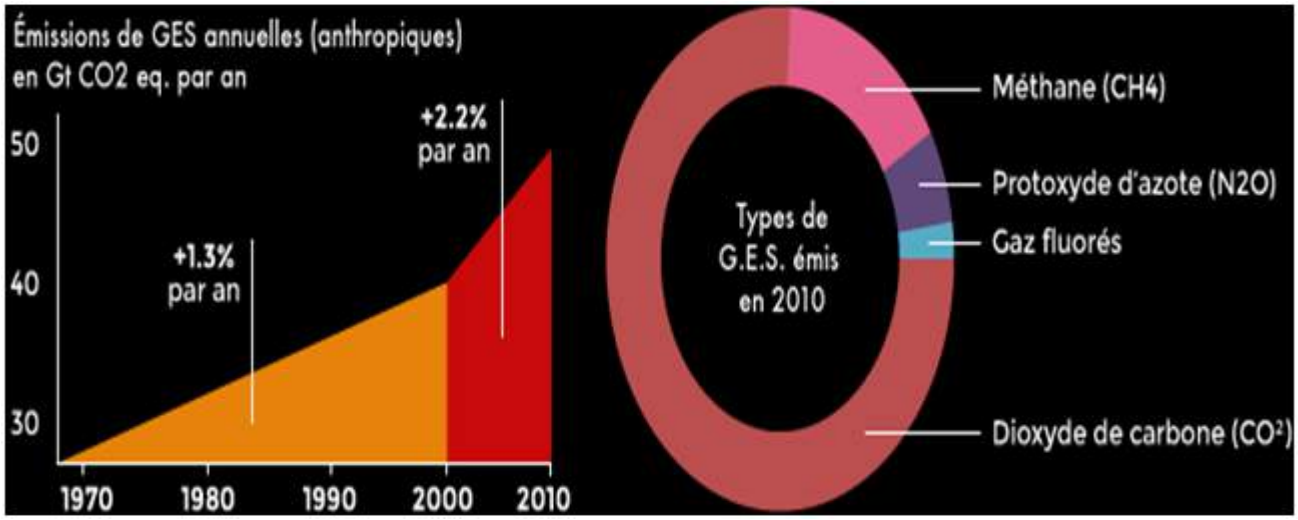


Figure 2: Émissions annuelles d'origine anthropique et répartition des gaz à effet de serre
(Source : 5ème Rapport du GIEC, 2015)

Depuis, ces émissions de gaz n'ont cessé d'augmenter d'année en année. Elles ont augmenté de 3 % en 2011. Cette situation a conduit les experts du climat à affirmer que seul un scénario de réduction des émissions des GES est en mesure de maintenir la hausse des températures sous le seuil de 2° C établi par le GIEC. Il montre en effet que l'objectif de « 2° C » ne pourra être atteint que si l'on suit les trajectoires du scénario le plus ambitieux notamment le scénario RCP2.6[72]. Si l'on suit cette trajectoire, il nous reste une chance de maintenir le réchauffement climatique sous le seuil des 2° C. Pour atteindre cet objectif, les émissions totales cumulées ne devront pas dépasser une fourchette de 1 000 à 1 500 gigatonnes de carbone d'ici 2100. Or, en 2011, le total de ces émissions cumulées avait déjà atteint 531 gigatonnes[73]. Les conséquences énormes qui découlent du réchauffement climatique notamment la montée du niveau de la mer, la fonte des glaces de l'Antarctique et de l'Arctique, les sécheresses en Afrique, les typhons en Asie, les séries de méga feux comme ceux du mois de juillet 2015 en Californie, et en 2019 en Australie constituent autant de raisons de s'engager dans une lutte contre le changement climatique.

[72] Est l'une des quatre scénarios qui implique de fortes réductions d'émission de gaz à effet de serre par la communauté internationale.
[73] 5e Rapport du GIEC sur les changements climatiques et leurs évolutions futures.

Les chercheurs ont utilisé une estimation des énergies fossiles actuelles existantes pour créer des simulations informatiques. Et cela leur a permis de conclure que si la tendance actuelle d'élévation des températures se poursuit, le niveau des mers va augmenter de 60 à 90 centimètres lors de ce siècle. Ensuite, cela ira encore plus vite... Et l'on aura une augmentation du niveau des mers de 30 mètres au cours du prochain millénaire, ce qui veut dire que l'on devra abandonner la plupart des grandes villes littorales[74]. D'où l'importance de mettre en œuvre de réelles politiques de réduction rapide de nos émissions de GES.

Aux États-Unis par exemple, les nouveaux objectifs imposés aux centrales thermiques sont plus ambitieux que ceux présentés initialement en juin 2014. Pour eux, il faut moins de charbon pour plus d'énergies renouvelables. C'est ainsi que le Président américain Barack Obama comptant finir son dernier mandat sur un point historique contre le réchauffement climatique avait changé de politique en faveur de l'utilisation des énergies fossiles aux États-Unis. Ce qui constitue un point fort quand on connaît le poids des lobbies du charbon aux États-Unis, et une alerte donnée aux autres dirigeants du monde pour le Sommet de Paris sur le climat. La politique climatosceptique menée par son successeur Donald Trump en ne reconnaissant pas les accords de Paris vient saper cette dynamique de la lutte pour la protection de l'environnement. Avec l'érection du 46eme président Joe Biden qui a prêté serment le 20 janvier 2021, les États-Unis affirment leurs engagements pour lutter contre le réchauffement climatique.

D'ici à 2030, *« les États-Unis devront en effet réduire de 32 % leurs émissions de GES liées à la production d'électricité, sur la base de celles enregistrées en 2005. Alors que la première version visait une réduction de 30 %. Il est donc de notre ressort de réagir face à ce défi climatique et vite, car nous sommes la première génération à ressentir les impacts du réchauffement climatique et nous sommes la dernière génération qui peut encore faire quelque chose, nous n'avons qu'une seule planète, il n y a pas de plan B »*[75].

La finalisation du plan américain pour une énergie propre, réaffirmé par le président Biben, constitue une contribution majeure pour l'application des clauses de la COP 21 sur les changements climatiques qui s'est tenue du 30 novembre au 12 décembre 2015 à Paris. Le plan du président américain est donc un signal fort pour la lutte contre le réchauffement climatique et ses conséquences sur la planète. C'est dire que la prise de conscience des risques de la disparition de notre planète causée par les conséquences du réchauffement intéresse au premier chef les décideurs du monde entier, notamment les États-Unis, un des plus grands pollueurs avec la Chine. C'est dans cette logique que s'inscrit l'Assemblée Générale des Nations unies lors de son 70ème anniversaire en 2015, à laquelle

[74] Caldeira, (K), climatologue de la Carnegie Institution for Science, in *Revue Scientifique Science Advances,* repris par Direct Matin n° 1312 du Mercredi 16 septembre 2015.

[75] Le président américain Barack Obama lors de son discours d'anniversaire de la fin de son dernier mandat en 2015.

154 Chefs d'État et de gouvernement ont pris part. Cette rencontre s'est soldée par la signature d'un pacte ambitieux sur le développement durable, les Objectifs de Développement Durable (ODD) visant à transformer le monde d'ici à 2030. Il remplace les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) lancés en 2000 et qui couvraient la période 2000-2015 a été signée. Ce pacte a entre autres objectifs : l'éradication de la pauvreté, lutte contre le réchauffement climatique, santé, accès à l'éducation, réduction des inégalités, promotion des femmes fer de lance de la politique du développement durable. Tous sont des défis majeurs qui s'inscrivent dans les principaux enjeux du développement durable.

7.2.La question de l'énergie

A côté de ces défis qui interpellent au premier chef les gouvernants, les Organisations Non Gouvernementales (ONG) ainsi que la communauté scientifique internationale, il y a la question cruciale de l'énergie qui constitue aujourd'hui une préoccupation majeure notamment en Europe. En effet, le premier choc pétrolier de 1973 a révélé que l'action humaine se déroule dans un environnement dont on ne peut ignorer les limites en ressources énergétiques. Cette constatation s'est doublée depuis plusieurs décennies d'une préoccupation concernant les effets globaux de la consommation énergétique actuelle[76]. Elle se répartit selon les besoins humains en 35 % pour le chauffage, 30 % pour l'industrie, 25 % pour le transport et 10 % pour les usages domestiques et tertiaires. Ces besoins sont couverts par le pétrole pour 32 %, par le charbon pour 26 %, par le gaz naturel pour 19 %: 77 % des besoins sont donc satisfaits par les énergies d'origine fossile. Le reste de la consommation est assuré à 6 % par le nucléaire, 6 % par l'hydro-électricité, 10 % par la biomasse. Le solaire et l'éolien ne couvrent que 1 à 2 % des besoins énergétiques[77].

La consommation énergétique a augmenté au niveau mondial de 2 % en 2011, soit bien moins qu'en 2010 environ 5 %. Ce résultat cache néanmoins plusieurs tendances. Les pays dits « pays développés » ont été confrontés durant cette période aux prix élevés des carburants fossiles et à une stagnation économique provoquée par la crise. Ils ont vu leurs consommations se stabiliser ou même diminuer, c'est le cas de la France (- 3 %), et du Japon (- 6,6%). Les mesures de restriction d'électricité mises en place au Japon suite à la catastrophe de Fukushima seraient les principales responsables de cette baisse.

A l'opposé, l'augmentation de la demande en énergie a été forte en Chine soit + 7,7 % et en Inde avec + 6,2 %, tout comme au Canada, en Corée du Sud ou en Russie. Près de 70 % de l'énergie utilisée en plus en 2011 par rapport à 2010 a été produite à partir de charbon. Sa consommation dans

[76] Treiner, (J), *« Énergie et développement durable », in Le développement durable : approches plurielles*, Hatier, Paris 2005, pp. 109-134.
[77] Treiner, (J), *Idem,* pp. 109-134.

le monde a en effet augmenté de 167 millions de tonnes équivalent pétrole par rapport à l'année précédente, dont 154 millions rien qu'en Chine + 10 %, contre + 6 % en 2010. Ce pays, recordman mondial de la demande en énergie 2011, brûle désormais plus de 3 milliards de tonnes de carburant fossile par an. Les États-Unis et le Japon ont quant à eux réduit leurs recours à cette ressource particulièrement néfaste pour le climat de respectivement - 4 % et - 5 %[78]. La nouvelle politique de réduction des Etats-Unis de leur utilisation des énergies fossiles fut clairement définie par la volonté politique du Président Obama lors de son discours d'anniversaire de son dernier mandat à la présidence. Cette augmentation de la consommation énergétique pour les différents pays présentés ici est exprimée en mégatonnes d'équivalent pétrole (Mtep) (*Figure **3**).*

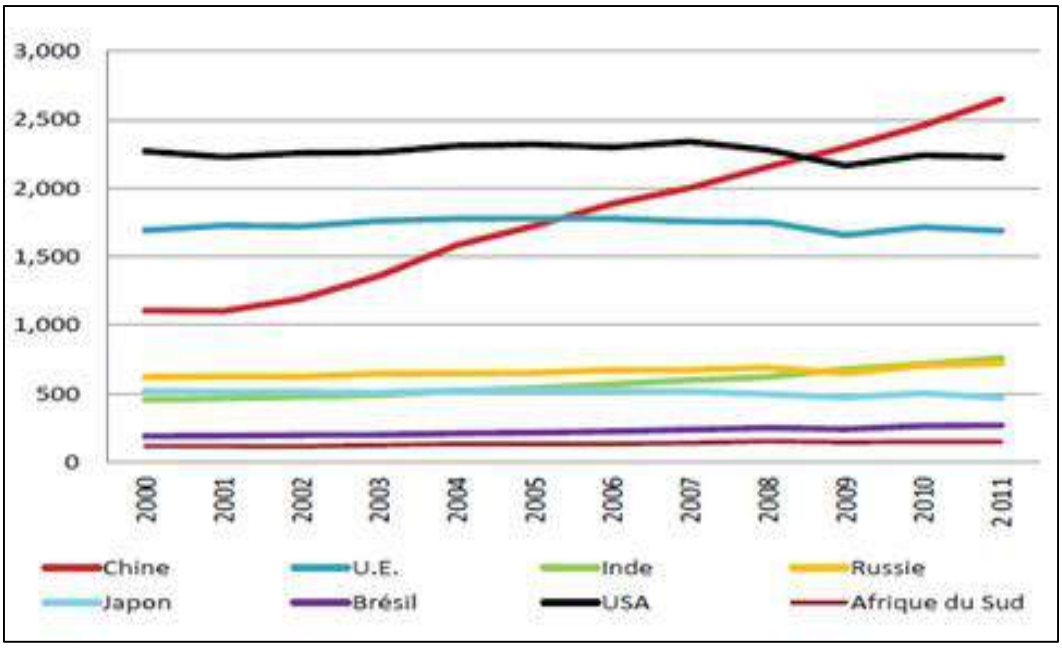


Figure 3: Consommation d'énergie dans les principaux pays du G20 (Mtep)
(Source : Cabinet Enerdata)

D'où l'importance et la nécessité de passer à une transition énergétique pour préserver non seulement les réserves actuelles, mais aussi limiter les dégâts causés par les émissions de GES. Fin 2011, la publication par la Commission européenne de la "Feuille de route pour l'énergie à l'horizon 2050" illustre des scénarios de décarbonisation ambitieux. Quelques mois plus tard, en juin 2012, la Commission a publié une communication soulignant le rôle crucial que joueront les énergies renouvelables dans la diversification du mix énergétique de l'Union européenne (UE) après 2020,

[78] Cabinet Enerdata, *« Développement durable : bilan bilan 2011 de la demande énergétique mondiale »*. 5 juin 2012, https://www.futura-sciences.com/planete/actualites/developpement-durable-developpement-durable-bilan-2011-demande-energetique-mondiale-39146/https://www.futura-sciences.com/planete/actualites/developpement-durable-developpement-durable-bilan-2011-demande-energetique-mondiale-39146/

ainsi que dans la sécurisation de l'approvisionnement, la création de nouvelles entreprises et de nouveaux emplois et la réduction des émissions de GES[79].

Cela entre en phase avec les inquiétudes qui planent sur l'utilisation des énergies fossiles et les capacités de nuisance qu'elles ont sur la qualité de l'air. C'est pour cette raison que le fait de s'interroger sur la construction de parc éolien plutôt qu'une centrale à charbon paraît aujourd'hui une chose évidente et légitime. L'idée vient de la transition énergétique. Cette dernière a pour objectif de diminuer les GES dans le contexte actuel de réchauffement climatique[80]. Le marché de l'UE oscille entre perte de vitesse de l'éolien terrestre et préparation logistique, technologique et industrielle de l'immense marché de l'éolien offshore, très prometteur.

De nouvelles consolidations de données nationales permettent d'estimer la puissance complémentaire installée durant l'année 2011 à 9089 MW, contre 9776 MW durant l'année 2010. La puissance du parc de l'UE approche des 100 GW sans pouvoir dépasser ce seuil (93 832 MW fin 2011). Cet affaiblissement du marché de l'UE s'explique par plusieurs éléments en particulier la crise économique et financière des dernières années qui s'est fait sentir partout en Europe[81]. La *Figure 4* qui traduit la production d'électricité éolienne en TWh montre quant-à elle les efforts consentis dans certains pays nordiques dans le mix énergétique.

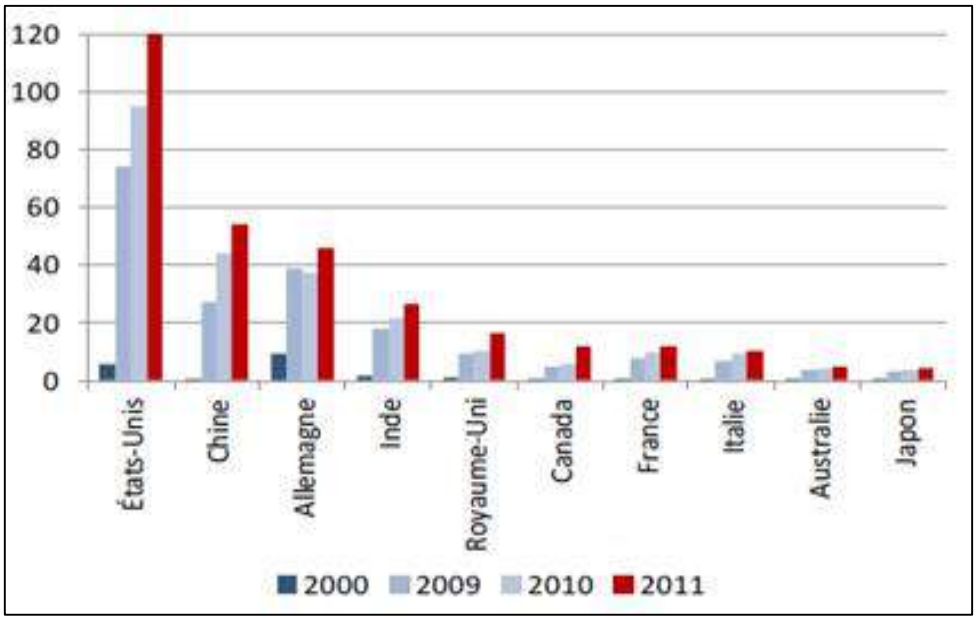


Figure 4: Production d'électricité éolienne (TWh)

[79] Gillett, (W), Responsable de l'unité "Énergie renouvelable", Agence exécutive pour la compétitivité et l'innovation (AECI) de la Commission européenne, État des énergies renouvelables en Europe, Édition 2012, 12e bilan EurObserv'ER, p. 4.

[80] Rymarski (C), Villes durables : Quelles villes pour demain ? Les Grands Dossiers des Sciences Humaines, n°40, septembre 2015, p. 67.

[81] Etat des énergies renouvelables en Europe, 12e bilan EurObserv'ER, Edition 2012, p. 12. https://www.decitre.fr/livres/etat-des-energies-renouvelables-en-europe-5552913620059.html

Par ailleurs, la consommation mondiale de pétrole en 2020 pourrait chuter de près de 9 % par rapport à 2019. En avril 2020, la consommation mondiale a en particulier baissé de 29 millions de barils par jour par rapport au niveau d'avril 2019 tombant à un niveau jamais vu depuis 1995. Le système énergétique mondial connaît avec l'épidémie de Covid 19, son plus grand choc depuis plus de sept décennies[82]

7.3.L'étalement urbain facteur de blocage d'une ville durable

L'étalement urbain constitue de nos jours un des enjeux majeurs du développement urbain durable. Il se définit comme étant un processus d'élargissement des échelles spatiales et de l'aire de fonctionnement du phénomène urbain à l'échelle locale[83]. L'urbanisation qui se dessine sous nos yeux et à travers laquelle s'observe l'étalement en Europe est un phénomène irréversible et universel plus particulièrement dans les pays du Sud. Tous les pays du monde l'ont connue ou continuent à la vivre à des degrés divers. En 2007, la moitié de la population mondiale résidait en ville et ce phénomène d'urbanisation touchera vraisemblablement 60 % des Terriens en 2030. La population urbaine pourrait ainsi passer de 3,3 milliards en 2008 à 6,4 milliards en 2050 et la population mondiale passera de 6,7 milliards à 9,3 milliards sur la même période[84].

Dans les années à venir, l'urbanisation va s'intensifier avec l'augmentation en nombre et en taille des mégalopoles et des villes moyennes. En France par exemple, la ville gagne du terrain de telle sorte que la surface qu'elle occupe à doublé depuis 1962, pour atteindre 18,4 % du territoire. A la fin du vingtième siècle, ce phénomène d'étalement est particulièrement soutenu en Méditerranée, en région parisienne et dans l'Ouest de la France[85]. Le régime métropolitain se caractérise ainsi par la transformation du rapport spatial entre le noyau des agglomérations urbaines et les zones suburbaines et périurbaines qui s'expriment à la fois par la formation d'espaces urbanisés de plus en plus étalés, hétérogènes et fragmentés. Dès la fin des années 1960, on passe d'un régime suburbain extensif à un régime périurbain extensif, caractérisé par une périurbanisation et une urbanisation fonctionnelle discontinue. Celui-ci se définit par un redéploiement des zones urbaines fondé sur une dispersion progressive de l'habitat et des infrastructures dans les zones de plus en plus éloignées des villes-

---

[82] *Global Energy Review*, Agence International de l'Energie, 4 mai 2020.

[83] Bochet, (B), *« Morphologie urbaine et développement durable : transformations urbaines et régularisation de l'étalement », in Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et Gouvernance*, Antonio Da Cunha, Peter Knoepfel, Jean-Philippe Leresche, Stéphane Nahrath, Italie, Presse Polytechniques et Universitaires Romandes CH-1015 Lausanne, 2005, pp. 55-76.

[84] Rapport perspectif de l'urbanisation mondiale, ONU, 2007.

[85] Charlot, (A), Du quartier à la ville durable : vers un nouveau modèle urbain, Comité 21 2011, Victoires Éditions, Paris, 2012, p. 12.

centres des agglomérations. Les zones de résidence, d'emploi, de consommation et de loisirs sont de plus en plus écartées[86].

De plus, le phénomène d'urbanisation et de polarisation territoriale de la croissance concerne tous les continents. En effet, ce phénomène qui tend à se stabiliser dans les pays nordiques, est aujourd'hui en pleine expansion en Afrique. Les villes constituent donc de nos jours un enjeu primordial pour le développement durable en ce sens qu'elles représentent une proportion en constante augmentation de la population mondiale et aussi parce que la vie urbaine transforme les comportements, les habitudes individuelles et les relations sociales[87], c'est donc à ce niveau qu'il faut agir pour répondre aux multiples enjeux du développement durable. De fait, les villes sont au carrefour du développement durable. Elles concentrent en effet les principales urgences qui se posent à l'échelle de notre planète parmi lesquelles on peut noter la pression démographique, la création de ghettos sociaux, la congestion du trafic routier, la consommation d'énergie fossile, la destruction de l'économie de proximité. Mais les villes sont aussi l'échelle où les solutions les plus créatives se développent pour répondre à ces enjeux. Dans certains pays européens comme en Suisse par exemple, le changement urbain s'est traduit comme dans la plupart des autres pays par l'émergence de régions métropolitaines dont le fonctionnement impose une pression sur les ressources naturelles et un accroissement de l'empreinte écologique. Comme partout ailleurs, les agglomérations ne parviennent pas à se limiter elles-mêmes. Elles se dilatent, épousant les limites des relocalisations périurbaines et le dessein des flux pendulaires qui les traversent. C'est là que le trafic est le plus important et c'est là aussi que la mobilité continue à augmenter[88].

La dynamique démographique ne constitue plus de nos jours la seule explication de l'étalement urbain. Au cours de ces dix dernières années, le tram urbain a progressé de 10 % alors que la population citadine n'a augmenté que de 3 %. La délocalisation des centres commerciaux en périphérie, l'extension des zones d'activités, la facilité des déplacements notamment en voiture, l'augmentation du prix du mobilier et la recherche d'un habitat individuel avec jardin de plus en plus à la mode notamment parmi les catégories sociales les plus aisées constituent autant de facteurs qui contribuent à l'étalement des villes. A cela, s'ajoute la diminution du nombre de personnes par logement qui renforce également cet étalement urbain. En France, pour loger 1000 personnes en 1968 par exemple, il fallait 323 logements contre 417 en 1999 et cette tendance ne cesse de se confirmer au fil des années[89]. L'étalement urbain cause de graves dommages au plan environnemental par les

[86] Bochet, (B), *op.cit*, p. 56.

[87] Speirs, (C), *« Le développement durable dans la ville », in Les enjeux du développement durable*, l'Harmattan, Paris, 2005, pp. 122-146.

[88] Bochet, (B), *op.cit*, p. 56.

[89] Charlot, (A), *op.cit*, p. 12.

constructions effrénées d'habitats ou par le tracé des axes de communications avec la destruction de certains espaces naturels, le déclin de la biosphère, la pollution atmosphérique du fait des déplacements quotidiens des populations en transports motorisés qui s'effectuent le plus souvent entre le lieu de domicile et le lieu de travail. Les transports contribuent en outre lourdement aux émissions de GES de par les particules émises par les pots d'échappement des voitures. Il y a des dommages collatéraux causés par la destruction des habitats naturels dont de nombreuses espèces sont perturbées dans l'accomplissement de leur cycle de vie.

L'étalement urbain a également des conséquences économiques sont visibles avec une augmentation de la consommation d'énergie, la diminution des terres cultivables qui sont réaffectées à des habitations en raison de la montée en puissance du nombre de citadins et de leur désir d'habitats individuels, ou bien à des bâtiments industriels. Ainsi, pour corriger le problème de l'étalement, le Grenelle de l'environnement (2007) a pris un certain nombre de mesures par rapport aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) qui devront désormais fixer des objectifs de lutte contre la régression des surfaces agricoles et naturelles. En 2008, déjà les zones artificialisées[90], bâties et non bâties, représentaient 9,4 % du territoire français après avoir augmenté de 15 % entre 1994 et 2004. A ce rythme, le territoire hexagonal serait entièrement artificiel d'ici la fin du siècle. S'y ajoutent également comme conséquence de l'étalement urbain en tache d'huile, des agglomérations envahissant leurs périphéries et intensifiant la pression sur les milieux périurbains. Ce que certains appellent la « balkanisation du tissu urbain »[91], c'est-à-dire la ségrégation progressive des villes avec des quartiers pauvres isolés et des quartiers aisés, toujours plus tentés de se renfermer sur eux-mêmes. Les ménages les moins aisés quittent de plus en plus le cœur de la ville pour s'installer dans les banlieues périphériques, vers des zones de plus en plus lointaines. D'autres s'installent dans des zones à risques frappées le plus souvent par des calamités naturelles telles que les inondations.

L'étalement urbain est aujourd'hui un phénomène évident et se poursuit, il constitue en parallèle avec la mobilité urbaine des sujets cruciaux pour lesquels il est urgent de trouver des réponses plus adéquates pour les villes africaines en générale, à Bissau et Ziguinchor en particulier. Si on veut rendre la ville de demain plus compacte en Guinée-Bissau et au Sénégal, réduire les émissions des GES et économiser de l'espace pour la postérité, penser la mobilité en ville et notamment des alternatives crédibles à la voiture pour mieux être en phase avec les enjeux du développement urbain durable s'impose.

---

[90] Les espaces artificialisés recouvrent les zones urbanisées, les zones industrielles et commerciales, les réseaux de transport, les mines carrières, d'échanges et chantiers, ainsi que les espaces verts artificialisés, par opposition aux espaces agricoles, aux forêts, aux milieux naturels, zones humides ou surface en eaux. Entre 1994 et 2004, 7100 km 2 ont été artificialisés, soit une surface équivalente à un département français comme l'Allier.

[91] Speirs, (C), *op.cit*, pp. 122-146.

7.4.La mobilité urbaine

La mobilité est un fait inhérent à la vie urbaine. De tout temps, la vie en ville a été rythmée par des flux de déplacements de la part des citadins. Ces déplacements se font le plus souvent soit entre le domicile et le lieu de travail, soit par des déplacements pendulaires qui ont longtemps retenu toute l'attention, soit par des déplacements liés aux loisirs, au goût de l'aventure ou à des courses. Ces déplacements ou mobilités sont le plus souvent effectués par des moyens de transports polluants qui sont au cœur des préoccupations des pouvoirs publics soucieux du bien-être de leurs administrés. Ainsi, l'objectif des politiques publiques vis-à-vis de la mobilité est de maintenir au mieux les citadins près de leurs habitations pour une ville moins étalée, plus compacte, pour avoir un environnement plus vivable avec moins de pollution sonore et de particules fines rejetées par les pots d'échappement des moyens de transport motorisé. Ces objectifs font partie aujourd'hui des enjeux majeurs de la mouvance actuelle du développement urbain durable. Ainsi, à pied, à cheval, à vélo, en tramway, en trolley-bus, en bus, en métro, en voiture, chaque époque a eu, et continuera d'avoir son mode de transport phare. Que ce soit le cheval, le tramway, la voiture… pas un seul n'a été épargné. Les paysages urbains comme ruraux, en portent la marque, l'aménagement et l'urbanisme sont souvent pensés à partir des axes permettant les échanges[92].

Cette mobilité urbaine progresse de plus en plus depuis des décennies voire même des siècles. Cela va avoir comme conséquence un changement radical de l'espace urbain. Chaque moyen de transport qui apparaît, contribue certes à réduire les distances, mais influe aussi fortement sur le tracé de la ville pour fournir des axes de communication et relier les agglomérations entre elles et sur ses limites dans la mesure où la possibilité de se déplacer en un temps court et sur de longues distances fait qu'on a tendance à observer un débordement de la ville. La diversification et la multiplicité des moyens de transports font donc évoluer le concept de ville en ce sens que la ville comme la réalité qui en est le support ont connu des métamorphoses et la ville d'aujourd'hui, la "ville émergente", est un objet difficilement saisissable. De longue date s'étaient greffés des faubourgs autour de la ville centre, la ville "pédestre", progressivement intégrés ou étendus pour devenir des banlieues, elles-mêmes entourées d'une vaste couronne dite "péri-urbaine" diffuse et poussant des tentacules dans la profondeur des campagnes[93]. Ce phénomène est connu sous le nom d'étalement urbain et constitue l'une des principales conséquences de la mobilité urbaine qui se dessine sous nos yeux.

Cette extension spatiale est illustrée par exemple en France par une étude bien connue sur "l'archipel nantais", qui a montré que des bourgs éloignés et nettement séparés de la tache urbaine

---

[92] Beschi, (S), Cally, (S), Costa, (A.F), D'hier à demain les modes de transports doux en ville, le cas Grenoblois, Université Joseph Fourier, Institut d'Urbanisme d'Aménagement et d'Administration Territoriale de Grenoble, Mai 2006, p. 7.

[93] Brun, (G), *« La mobilité urbaine : questions récurrentes et réponses de la recherche »*, Dossier Economie et Humanisme, n°359, décembre 2001-janvier 2002, pp. 10-15.

agglomérée étaient en fait des satellites dont la majeure partie des habitants travaillent, font leurs achats ou mènent leurs activités culturelles dans la métropole. Ce halo est aussi peuplé que la partie agglomérée. Partout, la "ville-flux", à demi invisible, s'est développée : elle "avale" parfois "des pays entiers", à tel point qu'après avoir si longtemps glosé sur l'exode rural, on parle maintenant des "rurbains" qui repeuplent les villages autour de l'agglomération, en les y arrimant[94].

L'étalement urbain est rendu possible par le développement des transports qui est en outre, dans les pays riches, un des principaux facteurs de pollution. En particulier depuis les années 1950 où la voiture a connu un essor spectaculaire jusqu'aux années 1980. La voiture et son lot de changement qu'elle apporte dans le paysage urbain augmentent considérablement la pollution de l'air à cause des particules de CO2 qui s'échappent des pots d'échappement, mais aussi grignotte de manière considérable l'espace rural du fait des aires de stationnement et les axes de communications qui sont aménagés à cet effet. Des parkings ont fleuri de partout, des villes entières ont été défigurées par des autoroutes pénétrantes comme dans la plupart des grandes villes européennes. Les piétons et les transports en commun ont vu leur place diminuer voire disparaître au profit de la route et de l'autoroute.

Aujourd'hui, les choses sont en train de changer, car les nouvelles politiques urbaines de la mobilité mettent de plus en plus l'accent sur les modes de déplacements doux. Parmi ces modes de déplacements, on peut citer la marche, le vélo, ou les transports en commun qui s'inscrivent dans la logique de développement durable. Ces modes de déplacements sont plus respectueux de l'environnement, ainsi que de l'économie et sont souvent générateurs de liens sociaux indispensables à un équilibre durable dans la société. C'est le cas notamment dans la ville de Copenhague où tout est fait pour créer une ville de demain inscrite dans une logique de durabilité en promouvant des moyens de transport doux comme le vélo. Son usage est de plus en plus répandu et a un double intérêt d'être respectueux de l'environnement et d'avoir un impact positif sur la santé des usagers grâce à l'activité physique qu'il induit. A Copenhague, un déplacement sur deux se fait à vélo et la municipalité souhaite faire de cette ville une des références sur la mobilité de demain pour toute l'Europe.

La mouvance actuelle de la conception des villes de demain qui pour Yves Chalas[95] sera une ville-nature est tout à fait conforme à cette logique. Ainsi, il retient cinq concepts clés dans ce qu'il appelle le processus d'invention de la ville-nature contemporaine. Il s'agit de l'Interpénétration entre la ville et la nature, la Centralité verte, une Sensorialité ou demande sociale de la nature pratiquée et vécue avec l'ensemble des sens corporels, la Monumentalité, c'est-à-dire le fait de considérer la nature comme nouvelle monumentalité urbaine et le Vide Structurant, c'est-à-dire les espaces naturels non

[94] Brun, (G), *ibidem*, pp. 10-15.
[95] Chalas, (Y), *« La ville de demain sera une ville-nature »*, Institut d'Urbanisme de Grenoble, pp. 1-9.

bâtis centraux ou périphériques structurant l'urbanisation au même titre que les espaces bâtis ou les équipements. Autrement dit, pour Chalas, ces cinq concepts clés définissent la présence nouvelle de la nature dans les villes et déterminent par conséquent les nouveaux rapports entre ville et nature qui progressivement s'installent et se substituent notamment aux césures et oppositions qui fondent les anciens rapports entre ville et nature dans nos territoires[96].

Cette pensée entre en droite ligne avec la nouvelle conception de la ville par les urbanistes contemporains. Ils prônent en quelque sorte une ville où il fait bon vivre et où la nature côtoie les nouvelles infrastructures sans défigurer l'harmonie urbaine. C'est le retour de la campagne dans les villes. Cette nouvelle façon de concevoir la ville, permet de corriger les tares des créations urbaines sur le paysage et intègre la dimension environnementale comme un des enjeux majeurs du développement durable au cœur des projets urbains. La mobilité urbaine doit s'inscrire dans une dynamique durable pour une ville de demain moins polluante et plus respectueuse de l'environnement.

Après avoir fait le tour de la question du développement urbain durable en particulier en Europe, il me semble intéressant de voir d'une façon plus globale la manière dont cette question a évolué dans le temps pour avoir une vue beaucoup plus large sur l'état et la mouvance actuelle du développement durable à travers le monde.

7.5.L'évolution de la notion du développement durable

Les origines du développement durable nous renseignent sur la longue lutte menée à la fois par les mouvements écologiques, les ONG, ainsi que d'autres acteurs en faveur d'un développement plus harmonieux et plus maîtrisé. Depuis les précurseurs qui se sont inquiétés du devenir de notre planète en faisant le rapport sur le long terme entre croissance démographique et disponibilité des ressources jusqu'au Rapport Brundtland, le terme n'a cessé d'évoluer de jour en jour. Hormis ses trois piliers originels qui constituent son socle, la notion de développement durable intègre en son sein tout au long de son évolution de nouvelles thématiques telles que l'éducation, la culture, l'éthique, mais ainsi la bonne Gouvernance, ce qui élargit son champ d'action. La matérialisation des grandes dates du développement durable (*Figure 5*) rend compte de l'évolution de la notion de développement durable depuis la Conférences de Stockholm à Rio + 10 à Johannesburg. Elle témoigne également de l'élargissement des différents acteurs impliqués dans cette évolution des origines à nos jours.

[96] Chalas, (Y), *ibidem*, pp. 1-9.

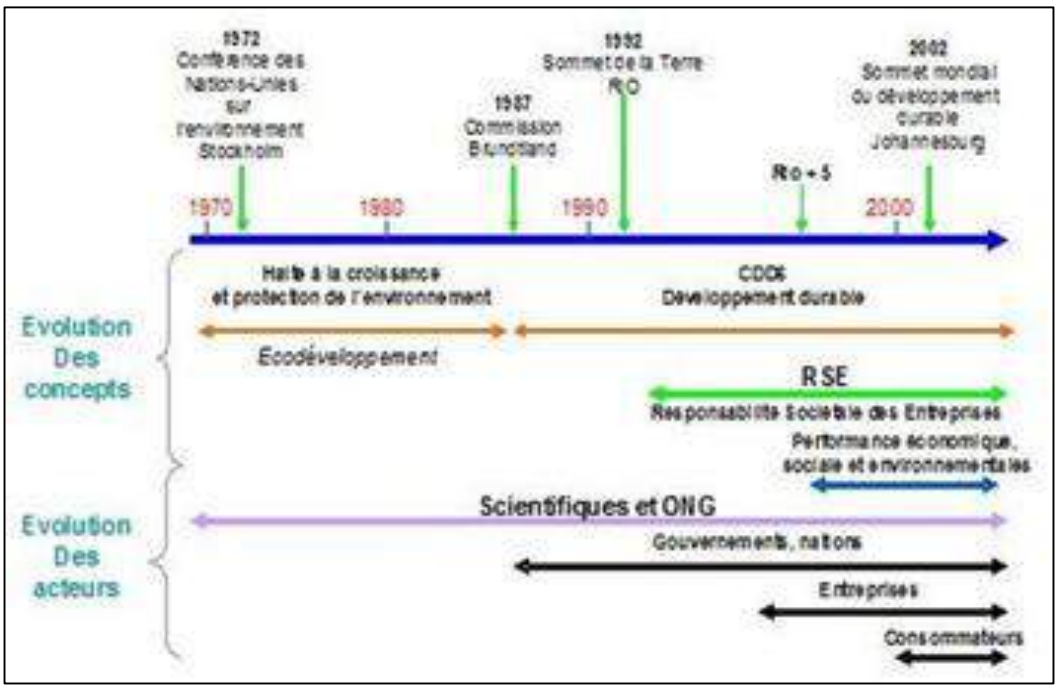


Figure 5: Les grandes dates du développement durable de 1972 à 2002
(Source : Bradhag, 2004)

Toutefois, il nous semble aussi important de préciser que l'évolution de la notion de développement durable est et reste tributaire des enjeux du moment et des préoccupations futures. La *Figure 5* qui traduit l'évolution de la hiérarchie des enjeux depuis la Conférence de Founex (1971 en Suisse) à celle de Johannesburg (2002 en Afrique du Sud) est très révélatrice de cette situation. Lors de la Conférence de Founex, le développement économique était au centre des préoccupations, et l'environnement envisagé en tant que contrainte, en tant que coût. A Stockholm (1972 en Suède), l'environnement était prioritaire, conjointement, avec l'économie et il en ira de même à Rio (1992 au Brésil). On peut espérer que depuis Johannesburg (2002), le développement social prend le pas sur l'économie et l'environnement, tant les humains sont la seule destination des progrès économiques et environnementaux[97].

Depuis plus de trente ans, le terme développement durable interpelle la communauté scientifique du monde. Cet engouement a suscité les premières prises de conscience de la vulnérabilité de la planète et de la nécessité de définir de nouveaux comportements, collectifs plus respectueux de l'environnement. C'est tout le sens de la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement encore appelée conférence de Stockholm en 1972.

En 1968, déjà l'UNESCO organise conjointement avec l'UIPN à Paris la Conférence intergouvernementale d'experts sur les bases scientifiques pour l'utilisation rationnelle et la conservation des ressources de la biosphère dite Conférence de la biosphère. Cette conférence

[97] Weber, (J), *« Enjeux économiques et sociaux du développement durable »*, Cirad et Institut français de la biodiversité, pp. 13-49.

internationale est un prémisse dans la prise de conscience et la nécessité de changement des pratiques, des manières de faire et des procédés vis-à-vis de la biosphère. Se pose ainsi les bases de ce qu'on appelle plus tard "développement durable" sans que le terme soit encore prononcé *Figure 6)*. La conférence de la biosphère pose en effet que l'utilisation et la conservation des ressources terrestres et aquatiques doivent aller "main dans la main" au lieu de s'opposer. On prend désormais conscience de la dimension socio-économique dans la surveillance environnementale en milieux aride et semi-aride. Avec la conférence de Founex (*Figure 6*) on comprend mieux la position et le rôle de la socio-économie dans l'appréhension du développement durable, la désertification, l'adaptation aux changements climatiques et la biodiversité. A partir de ce moment, on constate une évolution dans les rapports nature/société puisque l'on passe de la protection pure ou mise sous cloche de la nature à une idée de conservation qui implique un rapport homme/nature plus complexe[98].

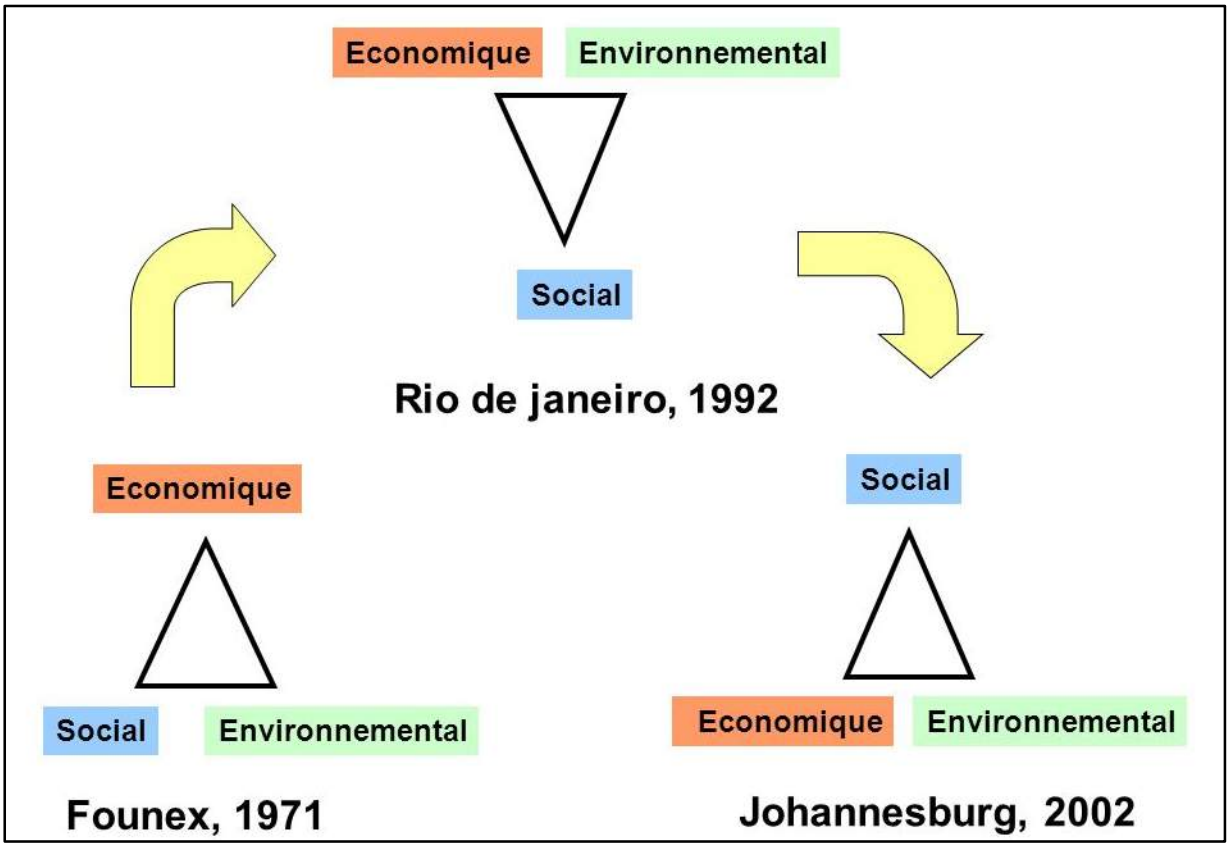


Figure 6: Evolution des enjeux du développement durable de Founex à Johannesburg
(Source: Slideplayer.fr)

7.6.De la naissance à l'affirmation des questions environnementales

Les travaux du Club de Rome ou Rapport Meadows publiés en 1972 constituent un tournant majeur par rapport à la préoccupation mondiale sur les questions environnementales et renforcent les inquiétudes sur la disponibilité des ressources et la croissance de la population. Le rapport de ces

[98] Veyret, (Y), *art.cit*, pp. 11-59.

travaux intitulé dans sa version française « Halte à la Croissance ? » qui met en évidence les limites du développement économique, et qui insiste sur l'importance de traiter les questions de développement et de l'environnement comme un seul et même problème, a été publié lors de la Conférence de Stockholm en 1972. Ce Rapport interpelle alors l'ensemble de la société sur les risques que fait peser la croissance économique sur l'environnement. Il présage déjà un avenir extrêmement noir pour la planète et ses ressources. Et l'une de ses principales conclusions indique que la croissance matérielle perpétuelle conduira tôt ou tard à un effondrement du monde qui nous entoure, ce qui conduira à une dégradation significative des conditions de vie. D'où l'importance d'agir et vite.

Ce Rapport n'a pas reçu l'adhésion de tous. Il fut fortement critiqué, notamment par certains économistes qui jugeaient la représentation des relations entre environnement et économie beaucoup trop frustes. En particulier, la raréfaction des ressources devrait logiquement conduire à une élévation de leur prix qui à son tour peut stimuler l'innovation technique ou encore rendre rentables des technologies qui ne l'étaient pas antérieurement. L'augmentation du prix du pétrole incite à construire des véhicules plus économes en carburant, et rend des équipements domestiques tels que le solaire plus attractifs[99]. C'est finalement en 1987 qu'apparaît la notion de *"sustainable development''* dont la traduction française communément acceptée est "développement durable". C'est le Rapport Brundtland, "Notre Avenir à tous"[100], qui introduit et définit la notion de développement durable. En dressant un état des lieux alarmant, ce Rapport fait ressortir l'urgence de se diriger vers une autre conception du développement de nos sociétés qui nous condamne à mort précoce et certaine si les tendances observées ne s'inversent pas.

C'est dans cette dynamique qu'en 1979, le président de la République française, tirant les leçons des deux chocs pétroliers de 1973 et 1979, invite le mouvement écologique à sortir du cadre dans lequel il a pris naissance et à englober beaucoup d'autres secteurs de vie collective, par exemple la conception du type de développement économique et l'effort de modernisation et d'humanisation de notre système économique et social[101]. Le Rapport Brundtland prend résolument et audacieusement le contre-pied des conclusions du Rapport Meadows. Il faut provoquer une nouvelle ère de croissance économique, en s'appuyant sur les politiques qui protègent et mettent en valeur la base même des ressources nécessaires, en gérant les ressources de l'environnement pour assurer un avenir au développement lui-même et en promouvant un développement qui utilise à son profit les lois naturelles.

---

[99] Beaumais, (O), *art.cit*, pp. 55-82.

[100] Chassande, (P), *op.cit.*, p. 35.

[101] Estaing, (V.G) in, *Le nouvel état du monde* : entretien accordé à Paris-Match, Éditeur SOFEDIR, Paris, Broché 1979, pp. 1-18.

La désertification, la déforestation, les pluies acides ou l'effet de serre représentent bien des menaces mortelles, mais ne sont pas les conséquences inévitables de la croissance ; nous devons nous prémunir contre elles sans arrêter la croissance. Écologie et économie forment un écheveau de causes et d'effets[102]. Ce rapport deviendra l'outil de travail pour la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement qui s'est tenue en 1992 à Rio de Janeiro au Brésil où plus de 178 pays et plus de 1500 ONG ont répondu présent. Il était question lors de ce Sommet mondial d'actualiser les données ou hypothèses des précédents rapports grâce aux connaissances accumulées durant les dernières décennies. A l'issue de cette conférence, sera adoptée « la Déclaration de Rio » qui instaure un programme d'actions pour le 21ème siècle appelé Agenda 21.

Cette déclaration finale du Sommet de Rio recense en son sein plus d'une centaine d'actions à entreprendre pour que le développement durable devienne une réalité. Les différents chefs d'États et de Gouvernements présents à Rio sont chargés de relayer cette déclaration finale, en mettant en place dans chaque pays une politique de développement durable avant 1995. Cette politique de développement doit s'inscrire dans un processus global afin que les tendances actuelles de dégradation des ressources environnementales soient efficacement renversées tant au niveau local qu'au niveau international. Cela donne naissance dans chacun des pays signataires des « Agenda 21 Locaux » qui sont chargés d'organiser et de mettre en œuvre les objectifs finaux de la conférence de Rio.

Le Sommet du Développement Durable qui s'est tenu du 26 août au 4 septembre 2002 à Johannesburg, 10 ans après la Conférence des Nations Unies pour le Développement et l'Environnement de Rio, a été l'occasion pour les États des Nations Unies de faire le point sur la mise en œuvre de « l'Agenda 21 » de Rio et des Conventions Internationales qui avaient été adoptées pour permettre à l'humanité de progresser dans le sens d'un développement durable. Toutefois, à l'orée de la Conférence de Johannesburg, les résultats escomptés lors de la Conférence de Rio sont très décevants. La plupart des engagements pris n'ont pas été respectés notamment par les États Unis et la Chine qui sont les plus grands pollueurs de la planète[103].

La non-ratification du protocole de Kyoto en 2005 par les Etats-Unis et la Chine accentue le scepticisme qui s'est installé autour de la problématique du développement durable et sur la volonté des pays industrialisés à lâcher du lest par rapport à leurs ambitions et les rapports qu'ils entretenaient avec l'environnement. Les discordances sur cette thématique demeurent fortes et marquées par le poids des entreprises industrielles et des économistes libéraux qui ne partagent pas le souci du développement durable. Pour autant, on ne cesse pas d'utiliser ce concept, celui-ci demeurant à l'ordre du jour au moment où il faut faire face conjointement à une pléthore de difficultés notamment à la

[102] Chassande, (P), Développement durable : Pourquoi ? Comment ?, Éditions Edisud, Aix-en-Provence, 2002, p. 9.
[103] Sommet mondial de Johannesburg, 2002.

diminution des ressources naturelles, à la pression démographique, à la menace sur la diversité biologique et culturelle, à l'inégale répartition des richesses, à la disparition de certaines espèces, à la fonte des glaces, à la montée du niveau de la mer ainsi qu'au réchauffement climatique[104]. Ce sont autant de difficultés auxquelles il est urgent de faire face si on veut encore sauver notre planète.

C'est pour cette raison que la Conférence sur le climat de Paris en Décembre 2015 (COP21) a été déterminante en ce sens qu'elle a réévalué les efforts fournis jusque-là sur les décisions par rapport aux engagements de réduction d'émissions de GES des principaux pays pollueurs et sur les logiques de développement à respecter pour sauver la planète d'ici la fin du siècle. A l'orée de cette conférence sur le climat, la force d'inertie du réchauffement climatique est telle que, pour l'humanité, il n'est plus possible de différer l'action. Non seulement les émissions de GES devront atteindre un niveau proche de zéro à l'horizon 2100, mais leur déclin régulier aurait dû commencer avant 2020 alors qu'elles continuent d'augmenter[105].

Dans le Rapport du GIEC paru en 2015, il est clairement établi la gravité de la situation ainsi que le niveau de responsabilité de l'homme face au dérèglement de la machine climatique. Sans rupture avec la tendance actuelle, le réchauffement pourrait atteindre + 4 °C à la fin du siècle par rapport à l'ère préindustrielle. Ce qui porterait à un niveau insoutenable des phénomènes déjà observables : multiplication des événements extrêmes, contraste accru entre zones arides et zones humides, élévation du niveau de la mer. Ce dernier pourrait grimper de 60 cm d'ici à 2100, soit deux fois plus que dans les évaluations précédentes, la fonte des glaciers étant beaucoup plus rapide que prévue[106].

C'est dans ce contexte que l'accord de Paris pour le climat soucieux du devenir de la planète a été accepté par les principaux pays et membres de Gouvernement qui ont pris part à ce Sommet. L'annonce de cet accord est unique dans l'histoire de toutes les COP organisées par les Nations unies et est saluée par la plupart des ONG. Cet accord invite les pays à se mettre au travail parce que beaucoup parmi eux ont fait des promesses qui ne permettent pas de tenir cet objectif de 1,5° C ou 2° C à l'horizon 2100 et doivent donc fournir des efforts dès 2017, dès avant la mise en place de l'accord en 2020. Il y a eu à Paris une lueur d'espoir, elle ne demande qu'à s'embraser, mais maintenant au travail[107]. Les prises de paroles et déclarations des décideurs lors de la clôture de la Conférence de Paris sur le climat montrent bien l'importance de mobiliser toutes les forces vives de quelques bords que se soit et le travail en synergie qu'il faut mettre en œuvre pour sauver la planète.

---

[104] Didier, (C), Le développement urbain durable : pour une approche différente de la vie urbaine, Université Lyon 2 Séminaire Politique, culture, espace public, sous la Direction de Bernard Lamizet, 30 Août 2007, p. 11.

[105] *« Climat : 2015, année décisive », in Alternatives économiques*, les chiffres 2015 l'économie la société en 30 thèmes et 200 graphiques, hors-série, n° 102, octobre 2014, pp. 76-77.

[106] 5eme Rapport du GIEC sur les changements climatiques et leurs évolutions futures.

[107] Nicolas Illo, envoyé spécial de François Hollande pour le climat.

Le président français saluant la victoire et la réussite du Sommet s'exprimait en ces termes *« je suis fier, fier de la France qui a accueilli cette conférence, fier que les Nations unies aient été capables en tant que communauté internationale de prendre cette responsabilité, fier que les idéaux de justice aient pu prévaloir, fier de ma génération de votre génération, qui a été capable de décider, d'agir pour un monde que nous ne verrons pas, oui, le 12 décembre 2015 restera une grande date pour la planète. A Paris il y a eu bien des révolutions depuis des siècles, mais aujourd'hui c'est la plus belle et la plus pacifique des révolutions qui vient d'être accomplie : la révolution pour le changement climatique »*[108].

Pour le Secrétaire d'État américain, *« l'accord de Paris est une victoire formidable pour tous les citoyens, non pas d'un pays ou d'un bloc, mais pour tous. C'est un succès pour tous ceux qui ont œuvré pour ce qui vient d'arriver, un succès pour la planète et les générations futures. Nous avons fixé ici un cap, le monde s'est rassemblé autour d'un accord qui nous permettra d'ouvrir une nouvelle voie pour la planète, une voie intelligente, responsable et durable »*.

Cet accord historique selon les participants à ce Sommet a été résumé dans un texte de 31 pages qui contient 29 articles. Il est signé en avril 2016, et est ratifié entre avril 2016 et avril 2017, et est entré en vigueur en 2020. Il a une date de début, mais pas de fin, il va donc durer tout le 21ème siècle. Le point principal est un engagement de limiter d'ici 2100 la hausse de la température mondiale bien en deçà de 2° C par rapport à l'ère pré-industrielle. Et l'objectif visé est d'essayer de contenir cette hausse à 1,5° C. Il est clair donc que la roue de la machine climatique tourne lentement mais à Paris elle a tourné. Cet accord marque une rupture avec l'utilisation des énergies fossiles qu'il place du mauvais côté de l'histoire. Les énergies fossiles sont appelées à être progressivement remplacées par les énergies renouvelables. Le texte prévoit cependant un mécanisme de révision de l'ensemble des points et de l'objectif principal de la COP 21 tous les 5 ans. De plus, il est convenu lors de ce Sommet que les pays riches devront verser aux pays en développement, les plus menacés par les conséquences du réchauffement climatique, une aide financière d'un montant de 100 millions de dollars par an à partir de 2020 pour qu'ils puissent prendre en charge la facture de la transition énergétique.

Conclusion

Les discordes et les thématiques ainsi que les orientations sur le développement durable demeurent fortement marquées notamment par la résistance pesante des entreprises industrielles et des économistes libéraux qui ne sont pas convaincus des dommages causés par la recherche de profit et par la nécessité d'une prise de conscience immédiate et irréversible des enjeux de la question. Pour

[108] Le président français François Hollande lors de la fermeture de la COP 21 à Paris le 12 décembre 2015.

autant, les travaux et recherches des partisans d'un mieux être et d'un vivre mieux ne fléchissent pas face aux écueils de leurs détracteurs. Car dans toutes les villes du monde aujourd'hui les gens sont favorables, à une très grande majorité, à une politique de développement durable, puisque les conséquences environnementales menacent de plus en plus l'intérêt économique, social, en interrogeant en particulier les conditions d'existence de l'homme. L'idée d'une interdépendance entre la société et l'environnement est progressivement reconnue, au fur et à mesure que la dégradation environnementale, la pollution de l'atmosphère et des mers deviennent de plus en plus évidentes, menaçant ainsi la vie des espèces notamment des humains sur terre.

Le développement durable s'invite à tous les débats et est à l'ordre du jour à l'heure où il faut faire face conjointement à une pression démographique de plus en plus croissante, notamment dans les pays du Sud, dont la plupart n'ont pas encore achevé leur transition démographique, à une diminution progressive des ressources naturelles à cause d'une surexploitation sans précédent, aux menaces sur le repos biologique, au réchauffement climatique, etc. Ce qui nous invite dès lors à nous interroger sur la question de la prise en charge du développement urbain durable à travers les différentes stratégies urbaines et leur mise en pratique en Europe bastion du développement durable.

Chapitre 2: Le cadre institutionnel et réglementaire et intégration des politiques de DUD dans les politiques publiques dans les pays précurseurs

Introduction

Il est question dans ce chapitre de voir comment les politiques de DUD sont prises en compte dans les politiques publiques dans les pays précurseurs. La question du cadre institutionnel et réglementaire de la durabilité et de l'intégration des politiques de DUD dans ces pays sera notre fil conducteur dans ce chapitre.

Ensuite, j'aborderai la question de la prise en charge de ces politiques de manière plus pratique dans le cadre de leur intégration à travers des programmes et projets mis en œuvre au niveau européen. Cela me permettra non seulement de cerner la question du développement durable, mais aussi de voir la nécessité d'harmonisation des politiques et les prises de décisions de manière globale en intégrant des réalités plus ou moins différentes en fonction des pays. Ce qui conduit à dire que penser les questions du développement durable pour répondre aux défis du développement de l'heure, c'est d'abord réfléchir et prendre des décisions au sommet à un niveau international pour les réaliser à la base, c'est-à-dire localement pour qu'ensuite les stratégies et politiques qui en découlent, puissent alimenter le sommet. A partir de ce moment, penser globalement et agir localement trouve tout son sens.

1. Penser global et Agir localement

Les problèmes environnementaux constituent aujourd'hui des inquiétudes qui nous interpellent tous. Pour cette raison, la problématique du développement durable qui est intrinsèquement liée aux questions environnementales est principalement une problématique d'ensemble qui doit pour plus d'efficacité se définir à un niveau international et ensuite étendre ses ramifications au niveau local.

Les origines même du développement durable illustrent clairement cette dynamique du "penser globalement et agir localement". Comme je l'ai déjà montré plus haut, le développement durable s'est vulgarisé à l'échelle globale avec la tenue de Conférences Internationales. Mais ce n'est qu'à partir de 1992, avec la Conférence de Rio que « l'Agenda 21 » a été défini. A partir de ce moment, une prise de conscience collective sur le devenir de notre planète, le réchauffement climatique et sur l'amenuisement des ressources disponibles s'invite à tous les débats. Une application collective et sans délai par les collectivités locales des pays signataires de la démarche de durabilité à travers les "Agendas 21 local" est vivement recommandée.

Les politiques définies à l'international se concrétisent par l'agrégation de diverses applications locales. L'action à l'échelle locale a un "effet d'agrégation" la multiplication d'initiatives

locales permet une accumulation au niveau global, de leurs effets positifs[109]. C'est pour cette raison que les grandes lignes directrices et les programmes d'actions viennent toujours d'en haut, car ils sont pensés globalement alors que l'application de ces politiques sur le terrain se fait localement. Mais à ce niveau, un certain nombre de blocages surgissent. Les réalités n'étant pas les mêmes partout, il y a des décisions qui ne peuvent pas être appliquées de la même manière partout. Se pose un problème d'adéquation et d'adaptabilité des politiques définies au niveau international qui sont le plus souvent décalées des réalités locales.

Il est important que ces politiques prennent en charge et intègrent dans leur logique d'application les aspirations locales pour intéresser le plus grand nombre. D'où l'importance du rôle des collectivités locales, en ce sens qu'elles sont incontournables de par leur compétence en la matière puisqu'elles ont le pouvoir de retranscrire à leurs échelons et sous une forme adaptée à leurs conditions économiques, sociales, géographiques, naturelles et culturelles les prescriptions internationales du développement durable. Cela étant, l'application des principes du développement durable au niveau local ne doit donc pas porter préjudice à la durabilité du reste du monde. L'action doit donc d'abord être menée au niveau international à travers la coopération entre les États, les Organisations Internationales et les ONG, puis au niveau national où se trouve l'action des gouvernements des Associations et des Entreprises, et enfin au niveau local avec les Élus et les populations[110].

On reconnaît une responsabilité à chaque instance de l'échelle d'action, celle-ci naviguant entre l'individuel et le collectif. Chacun est responsable, à son niveau, de la prise en considération des principes de développement durable et de leur bonne application. Autrement dit, tout un chacun a la lourde responsabilité de veiller autant que faire se peut à ce que les engagements pris soient cohérents et applicables entre les différents niveaux d'actions. Pour être en phase avec ces engagements il est nécessaire d'analyser les différentes approches et méthodes d'intégration des politiques de développement urbain durable mises en place notamment dans les pays pionniers avant de les aborder dans le Chapitre 3 dans les pays du Sud notamment en Afrique subsaharienne.

2. Le cadre institutionnel et réglementaire de la durabilité : Intégration des objectifs de développement urbain durable dans la réglementation d'urbanisme dans les pays précurseurs

Plusieurs lois nationales sur l'aménagement urbain, basées sur la gestion de l'espace ou l'utilisation du territoire, ont été introduites en Europe depuis les années 90. Ces lois qui ont renforcé et/ou modifié celles existantes jusqu'alors introduisent la notion de développement durable de manière explicite et

[109] Speirs, (C), *art.cit*, pp. 122-146.
[110] Didier, (C), op.cit, p. 13.

peuvent concerner un certain nombre d'objectifs de développement durable. On peut citer comme exemples les lois sur les règlements d'urbanisme en France, au Danemark, en Italie, en Espagne ou en Allemagne. Il s'agit de vérifier si le Plan d'actions est cohérent avec les documents d'urbanisme comme avec les lois et règlements nationaux ou locaux. La démarche HQE^{2}R[111] permet de s'assurer de cette cohérence.

En dehors de ces réglementations, il y a aussi des lois et réglementations qui permettent de mettre en œuvre des activités thématiques variées comme l'énergie, l'eau, l'analyse environnementale, la consommation, les transports, les espaces publics. Ces lois et réglementations ne sont pas réellement des lois d'urbanisme, mais elles permettent de prendre en compte des critères de développement durable[112]. EIles peuvent faire évoluer les réglementations locales. C'est d'ailleurs leur vocation.

Il existe des projets et programmes nationaux et internationaux qui permettent d'intégrer le développement durable, dans bien des domaines comme la réhabilitation des bâtiments, la politique sociale, la protection environnementale, la gestion des déplacements, etc. En France par exemple, la loi Chevènement[113], Gayssot[114] et la loi Démocratie et Proximité[115] ont toutes entraîné des mesures intégrant le développement durable dans les programmes et politiques locaux[116]. Dans les pays scandinaves comme le Danemark, l'obligation de mener un Agenda 21 local encourage la prise en compte du développement durable dans l'urbanisme et l'aménagement. Les domaines de la réduction des nuisances, l'aménagement et le renouvellement urbain durables, la biodiversité, la participation des habitants et des usagers dans la définition des enjeux et des priorités de « l'Agenda 21 local » ainsi que la prise en compte des impacts croisés entre l'environnement, les déplacements, la santé, la politique sociale, l'éducation, la culture et la politique de développement urbain sont concernés[117].

On peut dire sans ambages que les mesures prises à Rio ont fortement influencé auprès des pays signataire des « Agendas 21 » une prise en compte d'un développement plus harmonieux de

---

[111] Projet de recherche et de démonstration, fut soutenu par la Commission Européenne dans le cadre de l'action clé 4, ville de demain et patrimoine culturel du 5eme programme cadre de recherche et développement.

[112] Charlot-Valdieu, (C), Outrequin, (P), Robbins, (C), La démarche HQE^{2}R, volume 2, Outils et Recommandations HQE^{2}R pour intégrer le développement durable dans les projets d'aménagement et/ou de renouvellement urbain, www.suden.org, p. 63.

[113] Loi 99-586 du 12 Juillet 1999 fournit de nouveaux instruments juridiques et techniques pour initier des politiques de développement durable. Elle relance la coopération intercommunale en simplifiant le paysage institutionnel, en créant la Communauté d'Agglomération.

[114] Loi 2000-1208 du 13 Décembre 2000 encore appelée loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) apporte des outils de planification spatiale. Elle vise la cohérence des politiques d'aménagement en leur fixant trois objectifs : Renouvellement urbain, Solidarité sociale et Cohérence à l'échelle de l'agglomération entre la planification urbaine et les politiques du logement social, des transports collectifs et l'aménagement commercial.

[115] Loi du 05 Février 2002 qui rend obligatoire la formation de conseils de quartier pour les villes de plus de 80 000 habitants.

[116] Speirs, (C), *art.cit*, pp. 122-146.

[117] Charlot-Valdieu, (C), Outrequin, (P), Robbins, (C), *op.cit*, p. 63.

notre planète en intégrant dans les documents de planification des politiques d'aménagement, d'urbanisme, des inégalités sociales de santé, de mobilité, de bonne Gouvernance plus équitable.

3. Approche et/ou démarche d'intégration des politiques de développement urbain durable : l'exemple de HQE^{2}R (Démarche pour intégrer le développement durable dans les projets d'aménagements et de renouvellement urbain)

Le développement durable est un mouvement d'ensemble intégrant en son sein et de manière articulée les volets économique, social et environnemental qui sont tous interdépendants les uns des autres. Cela nécessite une approche de durabilité dans les documents d'urbanismes qui établit des politiques publiques permettant d'articuler le développement socio-économique et l'aménagement spatial des agglomérations avec une gestion prudente de l'environnement[118]. Je m'inscris dans une approche intégrée destinée à répondre efficacement aux exigences urbaines de l'heure. Parmi ces exigences, on peut citer l'étalement urbain, la dégradation des paysages, la nuisance des flux de transport ou les mauvaises conditions d'habitat, les îlots de chaleur, etc. Ces démarches ou approches intégrées peuvent se lire à l'échelle de la ville, mais certaines ont démontré leur pertinence à l'échelle du quartier dans la mesure où il constitue une entité plus homogène que la ville. La dimension du quartier offre en effet une plus grande facilité de concertation entre les différents acteurs. La vie citoyenne est d'ailleurs plus développée à cette échelle. Les habitants et les usagers ont tendance à davantage s'impliquer dans des projets qui les touchent de près, ce qui contribue aussi à créer des liens de solidarité[119].

C'est dans ce contexte que le projet HQE^{2}R qui est un exemple de démarche intégrée du développement durable est mis en œuvre. C'est une démarche issue du projet européen HQE^{2}R ainsi que de l'association européenne pour la promotion du développement urbain durable HQE^{2}R devenue SUDEN. Elle est constituée de méthodes et d'outils permettant d'intégrer le développement durable dans chacune des phases d'un projet de quartier, c'est-à-dire d'élaborer, d'évaluer et de suivre des plans d'actions pour les projets de renouvellement urbain durable et les opérations de réhabilitation durable[120].

Le développement durable est donc avant tout une démarche politique globale, qui tente de mettre l'accent sur certaines valeurs. Parmi ces dernières, se trouve la solidarité, qui peut être une solidarité dans le temps, auprès des générations futures et une solidarité dans le présent avec les populations lointaines du Sud et les populations proches, celles les plus défavorisées des pays

---

[118] Bochet, (B), Da Cunha, (A), *« Développement urbain durable, vues sur la ville », un Observatoire Universitaire de la Ville et du Développement Durable*, février 2002, n°1, pp. 1-23.
[119] Didier, (C), op.cit, p. 12.
[120] Charlot-Valdieu, (C), Outrequin, (P), *op.cit*, p. 134.

occidentaux. Cette solidarité se manifeste d'abord à l'échelle des quartiers en particulier dans les quartiers périphériques qui sont très souvent les plus démunis avant de s'étendre à une échelle plus étendue qui est celle de la ville. Un projet de renouvellement urbain est un processus complexe et demande en plus des aspects techniques, sociaux et économiques de prendre en compte l'ensemble de ces dimensions en y intégrant la dimension environnementale qui contribue largement à la qualité de la vie. D'où l'approche systémique de la démarche HQE^{2}R qui décompose la conduite d'un projet d'aménagement ou de renouvellement urbain en quatre phases principales[121]. Il s'agit de la prise de conscience des problèmes et de la prise de décision initiale ; du diagnostic partagé (analyse systémique) et de la rédaction du cahier des charges ; de l'évaluation du projet et la mise en œuvre le plan d'action.

Ce projet européen de recherche et de démonstration a été coordonné par le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) dans le but d'élaborer une démarche ainsi que des méthodes et des outils à destination des collectivités locales et de leurs partenaires pour les aider dans leurs projets de renouvellement urbain[122]. Il implique la collaboration et la participation de tous les acteurs à toutes les phases du projet de territoire, mais la modalité d'intervention change à chaque étape et pour chaque projet. Il permet d'intégrer les impacts croisés des actions, éviter l'irréversibilité des choix et les impacts négatifs[123]. A chacune de ces phases du processus, HQE^{2}R a cherché à définir une démarche, des méthodes, des outils et propose des recommandations en s'appuyant sur des bonnes pratiques.

4. Programmes et projets internationaux sur les projets urbains durables dans les pays précurseurs

Un arsenal de décisions politiques nationales et internationales a été adopté dans les pays développés pour répondre aux objectifs du millénaire. C'est dans cette dynamique que s'inscrit la mise en place de projets urbains durables qui montrent une floraison de programmes et de projets aussi bien nationaux que internationaux dans de nombreux pays d'Europe. Je ne les citerai pas tous ici, mais j'en n'en retiendrai que quelques-uns, notamment les plus récents et aussi en raison de leurs implications profondes sur les questions environnementales, économiques et sociales et leur dimension à portée internationale.

---

[121] Charlot-Valdieu, (C), Outrequin, (P), Robbins, (C), La démarche HQE2R, volume 2, Outils et Recommandations HQE2R pour intégrer le développement durable dans les projets d'aménagement et/ou de renouvellement urbain, www.suden.org, p. 4.

[122] Charlot-Valdieu, (C), Outrequin, (P), HQE2R Démarche et outils pour intégrer le Développement durable dans les projets d'aménagement et de renouvellement urbain, Vol 1 et 2, CSTB, Cahier n°1, Paris, 2004, p. 71.

[123] *Ibidem*, Vol 1, p. 71.

4.1.Programmes internationaux sur les projets urbains durables dans les pays précurseur

Pour répondre aux multiples défis et enjeux du développement urbain durable, beaucoup de programmes et projets ont été mis en œuvre aussi bien au niveau international qu'au niveau local dans les pays précurseurs.

4.2.Le programme cadre de l'union européenne (UE) pour la recherche et l'innovation horizon 2020

C'est le plus grand programme de recherche et d'innovation jamais réalisé par l'UE. En favorisant la transition des grandes idées, du laboratoire au marché, ce programme conduira à des avancées révolutionnaires, des découvertes et des premières mondiales. Avec un budget de 80 milliards d'euros sur 7 ans, ce programme a bénéficié de l'adhésion politique de grands dirigeants de l'UE et des membres du Parlement européen. Ce soutien n'est pas fortuit, car les pays de l'UE sont convaincus que leur avenir ne saurait être assuré sans d'importants investissements dans le domaine de la recherche et de l'innovation. Pour cela, il leur faut investir des champs porteurs et placer les enjeux de la recherche et de l'innovation au cœur de la stratégie Europe 2020 afin d'avoir une croissance intelligente, durable et inclusive.

Le programme Horizon 2020 participe donc à cette stratégie en associant recherche et innovation centrées sur trois domaines clés. Il s'agit entre autres de l'excellence scientifique, de la primauté industrielle et des défis sociétaux. C'est ainsi qu'il se fixe comme objectif de s'assurer que l'Europe atteigne un niveau scientifique et technologique de classe mondiale qui stimule la croissance économique qui est un des piliers phares de la recherche sur le développement durable. Les innovations de ce programme majeur ont permis d'améliorer le niveau de vie, d'aider à protéger l'environnement et de rendre l'industrie européenne plus durable et plus compétitive au niveau mondial d'où l'importance de mettre en synergie toutes les compétences de tous les chercheurs et une cohésion sans faille de toute la classe politique dans l'UE[124].

4.3.Le programme LIFE 2014-2020

LIFE (acronyme de l'Instrument Financier pour l'Environnement) est un fonds de l'UE pour le financement de sa politique environnementale. C'est un programme de financement de la Commission européenne qui contribue à la mise en œuvre des politiques et de la législation européenne. Avec un budget de plus de 3 milliards d'euros (*Tableau 1* : il s'articule autour de deux principaux sous-programmes portant sur des domaines prioritaires. Un sous programme

[124] Direction de la recherche et de l'innovation, Commission Européenne, Bruxelles, 2014.

Environnemental appelé programme Action pour le climat est depuis 2014 intégré dans son champ de recherche).

Dans ce premier sous programme, l'accent est mis sur la protection de l'environnement et l'utilisation rationnelle des ressources disponibles pour les générations futures. Dans le deuxième, il est question d'une prise de conscience collective et une adhésion de tous pour une atténuation du changement climatique, mais aussi d'une adaptation de nouvelles politiques à ses effets pour une vie meilleure et enfin une Gouvernance démocratique et un partage d'informations en matière de climat.

Tableau 1: Répartition du budget 2014-2020 par sous programme

Sous programme concerné valeur en milliard d'euro	**Période 2014-2020**	**Période 2014-2017**
Sous programme environnemental	2,6	1,3
Sous programme Action pour le climat	0,9	0,4

(Source : www.développement-durable.gouv.fr/document155517)

Le programme LIFE est régi par le règlement 1293/2013 relatif à l'établissement d'un programme pour l'environnement et l'Action pour le climat et ses modalités de fonctionnement sont définies pour la période 2014-2017 dans le programme de travail pluriannuel 2014-2017 adopté le 19 mars 2014. Ce programme s'adresse aux porteurs de projets publics et privés et vise à promouvoir et à financer des projets innovants, pilotes, faisant appel aux meilleures pratiques d'information et sensibilisation[125].

4.4.Le programme ERA-NET Transport (ENT)

C'est un programme qui a pour objectif de développer une vision commune pour la promotion de la recherche sur les transports de surface dans l'Espace Européen de la Recherche (EER). Il se base sur la conception d'un système européen intégré de transports routiers, ferroviaires et fluviaux. Son champ d'action s'intéresse à des questions telles que la réduction des impacts négatifs sur l'environnement du secteur des transports, le changement climatique, des améliorations en matière de sécurité routière, et une meilleure accessibilité aux transports en commun notamment pour les personnes du troisième âge et des personnes à mobilité réduite.

Ce programme s'est déroulé en trois phases. Au cours de sa deuxième phase est lancée ERA-NET Transport II (ENT II) qui a réussi à créer un réseau entre les gestionnaires de programme de

[125] www.développement-durable.gouv.fr/document155517, juillet 2015.

recherche sur les transports dans toute l'Europe, et facilite ainsi la réalisation de plusieurs activités de valeur, en soutien à la recherche multilatérale sur les transports. ERT II vise à développer la coopération entre les programmes nationaux, en accordant une attention particulière aux appels conjoints et à la programmation intégrée. Entre 2004 et 2012, nombre d'actions sur des thématiques telles que la sécurité maritime, les effets de la pollution sonore résultant des transports étaient lancés.

ENT NET III qui naîtra en 2012 rassemble 24 partenaires dont le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE), représentant 20 pays et régions. Depuis, un appel à projet portant sur des thématiques aussi diverses que variées, est en cours d'élaboration pour un budget de l'ordre de 10 millions d'euros[126]. Parmi ces projets, on peut citer la technologie du véhicule du futur et le voyageur du futur. Cette démarche tente de répondre à l'un des multiples enjeux du développement urbain durable c'est-à-dire la mobilité urbaine de demain.

4.5.Le programme URBACT

URBACT est un programme lancé en 2002, qui milite en faveur d'échanges d'expériences entre les villes européennes désireuses de partager leur savoir-faire et de le diffuser auprès de tous les acteurs des politiques urbaines. Il s'est déroulé en deux phases et depuis 2013 s'est effectué le lancement du premier appel à projet du programme européen URBACT III[127]. En 2004, l'UE s'élargit à de nouveaux pays, qui n'étaient donc pas pris en compte dans le cadre du premier programme appelé Urban I. Aussi ce programme est révisé en 2007 dans le cadre d'Urban II. Ce programme concerne toutes les villes des 27 États membres de l'UE et avait comme autres objectifs de contribuer à mettre en œuvre la stratégie européenne de Lisbonne dont les priorités portent sur la croissance et l'emploi dont les résultats escomptés n'ont pas été satisfaisants.

Contrairement à Urban I qui était concentré sur les quartiers, Urban II s'élargit à l'ensemble des thématiques urbaines, et en priorité, celles développées dans les programmes "compétitivité régionale et emploi" et "convergence". Ce programme vise également à organiser des débouchés opérationnels par des échanges d'expériences en invitant les villes participantes à développer des plans d'actions locaux nourris par ces échanges et portés par des groupes d'actions locaux associant tous les partenaires pertinents des villes[128].

5. Projets nationaux et internationaux sur les projets urbains durables dans les pays précurseurs

[126] http//:www.transport-era.net.
[127]http://urbact.eu/node/add/project-idea.
[128] www.ville.gouv.fr/?urbact.246.

5.1.Le Projet européen HQE^{2}R

C'est un projet de Recherche et de Démonstration cofinancé par la Commission Européenne dans le 5ème Programme Cadre de Recherche et de Développement. Il s'inscrit dans le cadre du Programme Énergie, Environnement et Développement Durable qui regroupe des organismes et centres de recherche ainsi que des partenaires dans les treize villes et les sept pays de l'UE concernés par ce projet. Plusieurs objectifs sont visés à travers ce projet. Parmi ces derniers, l'élaboration d'une démarche ainsi que des méthodes, et des outils pour répondre à la double interrogation du pourquoi et comment les villes peuvent intégrer une démarche de développement durable à l'échelle du quartier, en particulier dans les projets d'aménagement ou de renouvellement urbain[129].

La démarche déclinée dans ce projet par rapport à l'intégration du développement durable dans les projets d'aménagement et de renouvellement urbain concerne l'échelle des quartiers. Cette démarche interpelle alors au premier chef les collectivités locales ainsi que leurs partenaires chargés de mettre en œuvre la démarche.

5.2.Le Projet AEU2

Le projet AEU2 est une démarche permettant de concrétiser un projet de développement durable du territoire en matière de planification (Scot, PLU, PDU) ou une opération d'aménagement. Il est à la fois une démarche volontaire proposée aux collectivités locales et aux acteurs de l'urbanisme, et une prestation d'assistance à maîtrise d'ouvrage. Cette démarche a la particularité d'être partagée avec les acteurs du projet. Il est un processus d'aide à la décision et à l'action qui conjugue expertise, évaluation et animation. D'où l'approche systématique de cette démarche à l'image de la démarche HQE^{2}R comme cela a été souligné par Charlot-Valdieu et Outrequin dans Actes de la Conférence européenne des 2 et 3 février 2004. La démarche AEU2 œuvre donc pour une meilleure prise en compte des principes et finalités du développement durable dans les projets urbains notamment ceux à l'échelle de la ville. Cette démarche est présentée dans un guide où il est question d'une méthode en 100 fiches pour une approche environnementale de l'urbanisme[130].

Ainsi elle s'articule autour de 4 étapes clés qui sont :

- une question « d'où part-on ? » qui fait un état des lieux, et détermine les enjeux majeurs
- une ambition représentée par la question « Où veut-on aller ? » qui implique une définition des objectifs environnementaux et des orientations claires pour le projet urbain en question
- une transcription pratique en s'interrogeant sur « Quels moyens veut-on se donner ? » en déclinant également des objectifs et orientations dans le projet

[129] Charlot-Valdieu, (C), Outrequin, (P), *op.cit*, p. 5.
[130] ADEME, Réussir un projet d'urbanisme durable, Le Moniteur, Paris 2006.

- une concertation pour répondre à la question « Quels accompagnements veut-on mettre en œuvre ? ». Cela nous permettra de définir des modalités d'accompagnement des acteurs concernés par les étapes ultérieures du projet. Tout devant être harmonisé autour de deux principes déterminants que sont la participation des acteurs locaux et l'évaluation tout au long de la démarche[131].

5.3. Le Projet de Cadre de référence de la ville européenne durable

Le niveau de développement atteint aujourd'hui en Europe fait que les villes sont devenues des forces motrices de l'économie et de l'innovation, mais aussi des lieux où relever des défis environnementaux et sociaux de l'heure. De nos jours, élus locaux et gestionnaires municipaux doivent prendre en compte toutes les dimensions de la vie urbaine (environnement, économie, affaires sociales et Gouvernance) et cela, de manière intégrée, pour mettre en œuvre leurs politiques. Cela signifie qu'un plan de rénovation urbaine doit être envisagé dans son ensemble et être combiné avec des mesures favorisant le développement économique, l'inclusion sociale et la protection de l'environnement. Cette approche inclut également le développement de partenariats solides entre la population, la société civile, les entreprises locales et les différents niveaux de gouvernement[132].

C'est dans ce sens que s'inscrit le projet de cadre de référence de la ville européenne durable qui est un outil de dialogue et d'échanges entre les acteurs du développement urbain de la ville européenne durable. Encore appelé en anglais *"Reference Framework for European Sustainable Cities"* (RFSC), c'est un outil web destiné à aider les villes et les territoires urbains à promouvoir et à améliorer leurs actions en matière de développement urbain intégré. C'est un projet qui offre un soutien pratique à la mise en œuvre des principes du développement durable dans les politiques ou actions locales menées par toutes les collectivités locales des pays membres. Pour cela, il propose un ensemble d'outils d'évaluation et de suivi des politiques publiques, ainsi qu'un espace d'échanges qui permet aux villes de partager leur expérience.

Ce projet réinterroge les bases du développement durable de la ville en proposant une grille de 25 questions communes établies suivant quatre dimensions : renforcer l'efficacité économique des territoires, favoriser la cohésion sociale des agglomérations urbaines, améliorer la qualité environnementale des villes, développer des pratiques de Gouvernance intégrée. Il propose d'utiliser des outils d'évaluation des politiques publiques notamment à travers des sections telles que Profil responsabilité, se Poser les bonnes questions, Favoriser une approche intégrée, et Sélectionner les bons indicateurs.

---

[131] www.urbanismedurable-ademe.fr.

[132] Delcroix Courdun, (J), chargée du projet Cadre de référence pour les villes durables européennes (RFSC), www.ccre.org/fr/activités/view/25.

Il est issu d'une initiative conjointe entre les États membres de l'Union Européenne, conduite par la France, la Commission européenne et des organisations européennes représentant les gouvernements locaux en particulier le Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE). Il s'agissait de mettre sur pied un outil opérationnel pour la mise en œuvre des objectifs de la Charte de Leipzig sur la ville européenne durable, adoptée en 2007[133]. La liste n'est pas exhaustive car d'autres projets tels que le Projet SHE (Sustainable Housing in Europe), le Projet ADEQUA, le Projet de Lancement du 1er appel à projet du programme européen URBACT III que nous ne développerons pas ici sont également importants pour avoir une vue plus large sur la question.

6. Quelles approches de développement durable applicables et quelles normes ?

Il existe différentes approches de développements durables applicables en milieu urbain. Chacune de ces approches comporte des spécificités qui la différencient des autres mais sont toutes complémentaires. Parmi ces approches on peut citer les plus couramment utilisées pour faire d'une ville une ville verte et durable. Il s'agit entre autre du Smart Growth, du Nouvel Urbanisme, Urbanisme vert, Éco-quartier, Quartier durable, pour les approches de développement et ISO, Building Research Establishment Environmental Assessment Method **(**BREEAM), LEED-ND et Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency Cities (CASBEE Cities) pour les programmes de certifications pour les milieux urbains durables résumé dans le *Tableau 2* et *Tableau 3*.

[133]Cadre de référence de la ville européenne durable mars 2004, www.territoire.gouv.fr…/adaptation_changement_climatique.

Tableau 2: Résumé de quelles approches de développement durable applicables en milieu urbain

Approches	Objectifs	Points forts	Points faible
Smart Growth	Optimisation de l'utilisation du sol ; Réduction des coûts d'urbanisation ; Création d'un environnement urbain durable ; Amélioration du rendement environnemental des espaces résidentiels ; Implantation d'activités urbaines à proximité des lieux de résidences ; Limiter l'étalement urbain ; Contrôler la croissance urbaine	Contrôle de l'étalement urbain ; Réduction de la dépendance à l'automobile ; Meilleure utilisation de l'espace ; Milieux de vie conviviaux	Application difficile en raison de la dimension globale de l'implication de différents acteurs
Nouvel Urbanisme	Aménagement à l'échelle humaine ; Faciliter la mobilité des personnes ; Création et aménagement de communautés plus compactes ; Diversifiées et conviviales ; Modeler le milieu urbain avec une architecture plus soignée	Quartiers à usage mixte et accessible à pied ; Milieux de vie conviviaux ; Amélioration de la qualité de vie avec le design urbain	Surtout axé sur les infrastructures ; Peut avoir comme effet inverse d'augmenter les transports en automobile
Urbanisme Vert	Création et aménagement de communautés plus compactes, diversifiées et conviviales ; Développer des quartiers plus durables par la prise en compte de questions environnementales, de l'accès à l'eau potable, à l'assainissement, aux transports en communs, etc	Développement compact de quartiers à usage mixtes ; Infrastructures durables de qualité	Principalement axé sur les infrastructures ; Caractéristiques plus difficiles à cerner et absence de consensus
Eco-quartier	Amélioration de la qualité du milieu de vie ; Réduction des impacts environnementaux et de la consommation d'énergie ; Meilleure gestion des déplacements	Milieux de vie conviviaux ; Développement axé sur divers aspects ; Efficacité énergétique ; Espaces verts ; Transports	Appellation qui n'est pas reconnue partout ; Approche principalement axée sur un quartier ciblé
Quartier durable	Développement compact ; Fonctions urbaines diversifiées et équilibrées ; Réduction des distances de déplacement ; Construction certifiée LEED ; Minimisation des impacts sur le site ; Conservation des ressources naturelles ; Aménagement favorisant l'utilisation des transports actifs et collectifs	Réduction de la dépendance à l'automobile ; Mise en valeur des transports collectifs et actifs ; Appellation contrôlée au Québec	Appellation qui n'est pas reconnue partout, peuvent causer de la confusion ; Approche principalement axée sur un quartier ciblé

Source : Mallet, J, Les villes vertes : Analyses de leurs réalisations et propositions pour leur développement, Essai présenté au centre Universitaire de formation en Environnement en vue de l'obtention du grade de maître en Environnement, Québec, Canada, 2012, p.19.

Tableau 3: Résumé de quelques programmes de certification pour un développement urbain durable

Normes de certifications	Origine	Application	Contenu d'évaluation
ISO	International	Gestion environnementale	Impacts environnementaux et indicateurs de performance
LEED-ND	Etats-Unis	Durabilité des infrastructures et milieux urbains	Emplacement du quartier, préservation de l'environnement, composition des quartiers, architecture verte et processus de construction et de conception innovant
BREEAM	Royaume Uni	Durabilité des infrastructures et milieux urbains	Changement climatique et énergie, communauté, conception des quartiers, bâtiments, transport et mobilité, écologie, ressources et entreprise
CASBEE	Japon	Durabilité et performance environnementale d'une municipalité	Gaz à effet de serre, charge environnementale, conservation de la nature, qualité de l'environnement, environnement humain, services sociaux, dynamique sociale, dynamique industrielle, échanges économiques, viabilité économique

Source : Mallet, J, Les villes vertes : Analyses de leurs réalisations et propositions pour leur développement, Essai présenté au centre Universitaire de formation en Environnement en vue de l'obtention du grade de maître en Environnement, Québec, Canada, 2012, p.30.

Conclusion

A la lumière de l'analyse des éléments du DUD dans ce chapitre, on peut dire que l'objectif décliné dans les pays précurseurs de mettre les politiques de DUD au centre de leurs politiques urbaines est loin d'être atteint. Les villes dans les pays nordiques qui ont atteint aujourd'hui un certain seuil de développement économique et qui sont conscientes de leur rôle à jouer dans la mise en œuvre des Agendas 21 locaux, sont aussi les plus engagés, les plus dynamiques, et les plus investis à trouver leur propre voie de salut pour parvenir à un résultat probant. Elles assument la responsabilité de leur niveau de développement jamais égalé en adoptant des politiques innovantes, en s'engageant activement dans des actions ambitieuses et concrètes. Le degré d'engagement dans ces pays peut se lire à deux niveaux selon le niveau de développement ou l'état d'intégration des politiques de développement durable dans les stratégies de politiques urbaines. Ceux de l'Europe du Nord, sont les plus en avance en matière de protection de l'environnement par rapport aux autres. Leur intégration au développement urbain durable dans les politiques et stratégies de développement urbain réalisé, a atteint depuis quelques années un niveau tel que des quartiers entiers ont été réhabilités sur la base de

cette nouvelle logique de politique urbaine en tenant compte des paramètres de la durabilité aussi bien au niveau national que local.

Cette vision novatrice des quartiers durables soit en les construisant ou en les réhabilitant ne reste encore qu'un premier stade dans la démarche de la durabilité. Il est indispensable d'amorcer des dynamiques analogues successives à toutes les autres échelles de territoire. Une politique locale de développement durable est aussi une stratégie de gestion du territoire, mais elle se décline aussi dans les aspects locaux des politiques publiques nationales. Rendre « durable » un quartier n'est pas la finalité recherchée, la réelle ambition est de faire en sorte que cela puisse apporter un développement durable à une échelle plus large notamment à l'échelle de la ville et que ce soit ainsi non seulement en Europe, mais dans le monde entier.

Le dénominateur commun de l'ensemble des méthodes proposées répond à des demandes spécifiques, venant d'un ensemble d'acteurs ou de groupes d'acteurs différents avec des contextes particuliers. Ce qui fait qu'il n'existe pas une méthode ou un outil universel qui serait applicable et utilisable partout, et qui prendrait en charge toutes les problématiques. Les recherches de référentiels se voulant globaux et valables pour tous, initiées par les demandes politiques, s'avèrent très souvent généralistes, mais insuffisamment opérationnelles. Le plus souvent se sont des recommandations qui sont données sur des thématiques, mais ne proposent pas de déclinaison vers les dispositifs ou des chemins qui pourraient conduire à l'élaboration des projets urbains concrets. Pour plus de pertinence et d'efficacité, l'approche du développement durable doit être prise en charge localement, autrement dit, chaque méthode doit s'adapter à un contexte spécifique.

Les autres approches habilitées à répondre à des demandes spécifiques de chaque territoire s'avèrent plus pragmatiques. Cette multiplicité de méthodes, d'outils et référentiels risque néanmoins d'engendrer une redondance et une répétition au niveau des solutions. L'adaptabilité aux autres contextes n'est pas facile, donc n'apporte pas une grande productivité. Le non-transposable rend ces recherches médiocres au niveau de la contribution à la méthodologie et aux savoirs et les savoir-faire communs.

L'inquiétude et la mise en action de réelles politiques adaptées de développement urbain durable ne dépassent pas encore les pays industrialisés. Il faut que les actions initiées dans les pays développés puissent sensibiliser et mobiliser les autres pays du monde pour que le développement durable soit un succès. Même s'il est difficile de recommander la protection de l'environnement dans certains pays où la survie des habitants repose essentiellement sur l'exploitation de la nature, il faudrait que des efforts soient fournis dans ces contrées si l'on veut accorder un minimum de bien-être pour la postérité. Même si la vie de tous les jours est assez délicate dans certains pays, cela ne doit pas empêcher les efforts pour la survie de la planète.

Notons à ce niveau que les démarches mises en place sont variables selon les pays aussi bien dans les pays précurseurs que dans les pays émergents. C'est pourquoi il s'agit de mettre en place des procédés et des actions très concrètes qui prennent en compte les réalités et le contexte local de chaque pays. Ce qui justifie cette étude réalisée sur la problématique du développement durable dans les pays émergents notamment en Afrique subsaharienne. J'aborde dans ce chapitre la mouvance actuelle du développement durable dans les pays émergents du Sud particulièrement en Afrique. J'essaie également de dresser le tableau des efforts consentis en matière de politiques et d'initiatives favorables au DUD mises en place dans cette partie du monde avec son lot de difficultés et de défis à relever. Cela me permet de manière plus précise d'aborder l'analyse de la ville de Bissau et de Ziguinchor avant de passer en revue pour chacune d'entre elles le contexte urbain contemporain ainsi que les orientations politiques définies par les pouvoirs publics en faveur du développement durable.

Chapitre 3: La problématique du développement durable vue dans les pays du Sud : le cas de l'Afrique subsaharienne

Introduction

A l'issue du Sommet de la Terre et de l'Environnement en juin 1992 à Rio, où le plan d'actions « Agenda 21 » a été adopté, les autorités locales des différents pays participants ont été appelées à contribuer à la réalisation des objectifs poursuivis à travers l'adoption d'un « Agenda 21 local ». Chaque pays signataire devait respecter les clauses en appliquant dans son projet de politique urbaine les orientations au plan local de « l'Agenda 21 ». A l'instar des villes européennes, les villes en Afrique subsaharienne ont tant bien que mal essayé de répondre aux objectifs déclinés lors de ce Sommet en tentant de répondre à cet appel. Elles affirment tout leur engagement dans la concrétisation à un niveau local des conclusions de la Conférence. La notion de développement durable s'invite désormais dans toutes les Stratégies de développement des pays en Afrique subsaharienne et cela est visible dans d'ambitieux programmes de développement comme ceux déclinés dans les Objectifs de Développement pour le Millénaire (ODD) initiés par l'ONU et le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD)[134].

La plupart des initiatives des gouvernements pour la réduction de la pauvreté en Afrique subsaharienne n'ont toujours pas eu l'efficacité escomptée. L'engagement des entreprises en matière de développement durable est sans doute un moyen de contribuer à l'amélioration des conditions de vie et de travail des populations, ce qui devrait apporter une solution aux questions de développement en Afrique[135]. Pour mieux cerner la problématique de développement et de DUD dans le contexte africain, il semble utile de comprendre d'abord le cadre contextuel dans lequel il s'inscrit. Ensuite, d'analyser les principaux éléments qui caractérisent les problèmes de développement, ainsi que les différentes stratégies ou initiatives de développement mises en œuvre, alliant le développement parallèlement à la protection de l'environnement pour répondre au mieux aux défis du développement durable en Afrique subsaharienne.

[134] Le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique ou NEPAD est une initiative africaine de développement initiée en 2002 pour apporter une solution africaine à la question de la pauvreté et du sous développement du continent. Son objectif est de combler le fossé de développement qui sépare l'Afrique des pays riches. Le NEPAD est né de la combinaison de deux programmes de développement proposés par les leaders africain. Il s'agit du plan OMEGA du Président Abdoulaye WADE du Sénégal et MAP (le Millenium African Plan) proposé conjointement par les Présidents Thabo MBEKI de l'Afrique du Sud, Olusegun OBASANJO du Nigeria et Abdel Aziz BOUTEFLIKA de l'Algérie.

[135] Meité, (Y), *« Transport urbain à Abidjan et problématique de développement durable »*, Université CADI AYYAD de Marrakech, pp. 1-12.

1. Le contexte de naissance des politiques du développement durable en Afrique subsaharienne

La problématique du développement durable participe des autres grands enjeux auxquels les États africains sont confrontés. Certaines de ces problématiques sont internes et/ou variables selon les pays. D'autres en revanche trouvent leurs origines au niveau sous-régional, régional voire même international. Eu égard au caractère universel de ces problématiques, le continent africain a pris part à l'ensemble des conférences organisées par les Nations unies pour y faire face. Le défi est de répondre à des questions de développement et des problèmes environnementaux de l'heure pour barrer la route à la pauvreté.

Cela se traduit par la participation du continent aux multiples conférences des Nations unies organisées dans ce sens et à la ratification de nombreux protocoles. Parmi ces conférences, celle de Rio (1992) sur l'Environnement et le développement a été un tournant dans l'engagement des sociétés africaines face aux multiples agressions contre la nature et de ces conséquences. Ce Sommet a servi de fer de lance pour une mobilisation planétaire sur les inquiétudes qui pèsent sur l'environnement. Il a entraîné l'élaboration de conventions sur le changement climatique et sur la diversité biologique. Le protocole de Kyoto adopté en 1997, complète la convention sur le changement climatique, tandis que le protocole de Carthagène adopté à Montréal en 2000, complète la convention sur la diversité biologique.

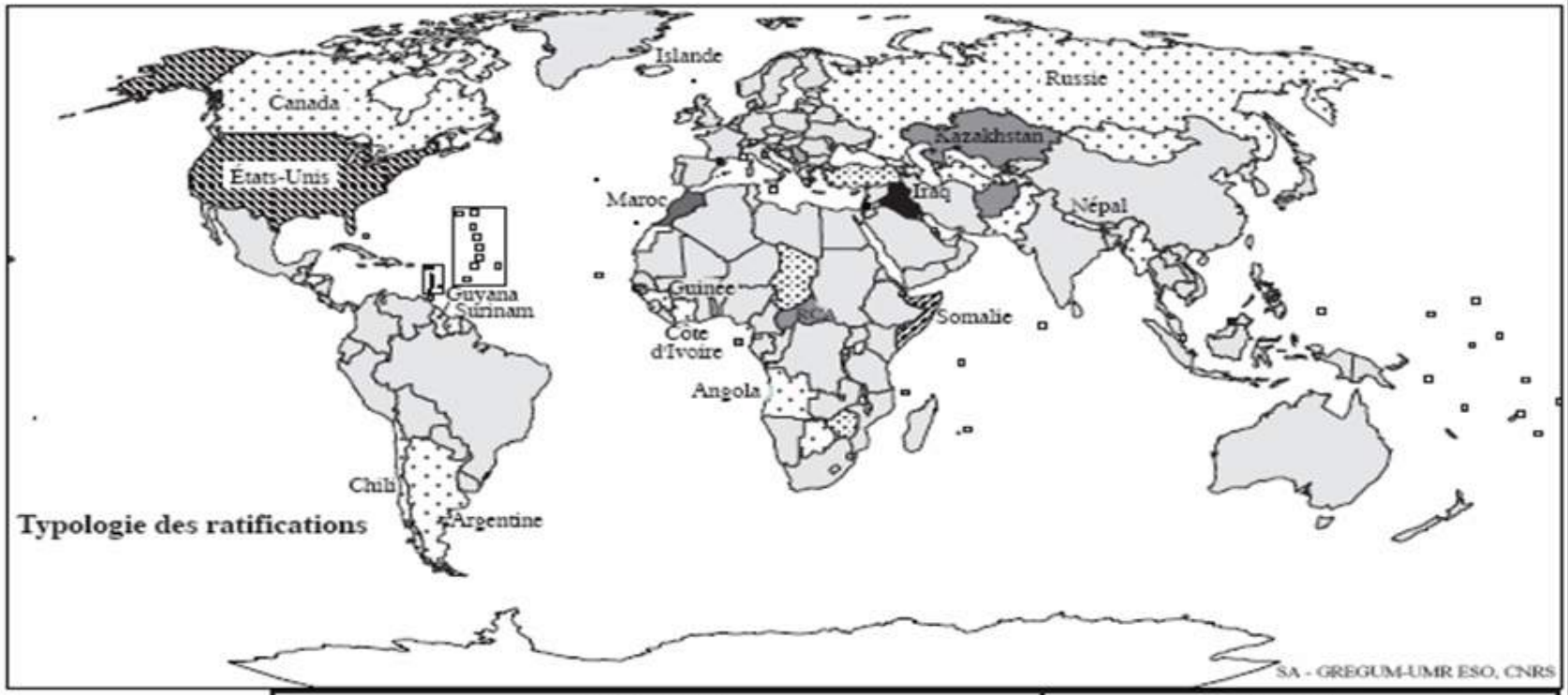
Ce dernier est le premier accord mondial sur la conservation et le respect à long terme de la diversité biologique. Accepté par la quasi-totalité des délégations et représentants des pays présents, ce traité est aujourd'hui ratifié par 175 pays. Il marque un tournant dans le droit international en reconnaissant, pour la première fois, que la conservation de la diversité biologique est une préoccupation commune à l'humanité et qu'elle fait partie intégrante du processus de développement. Il couvre l'ensemble des écosystèmes, des espèces et des ressources génétiques. Il pose le principe d'un partage juste et équitable des avantages découlant de l'exploitation des ressources génétiques, notamment à des fins commerciales. Il s'étend également au domaine de la biotechnologie en traitant des questions du transfert et du développement des biotechnologies, du partage des avantages qui en découlent et de la bio-sécurité. Les pays qui adhèrent à la convention, juridiquement contraignante, sont dans l'obligation d'en appliquer les dispositions[136].

La convention sur la sécheresse et la désertification, discutée lors de ce Sommet sans succès, a finalement été adoptée à Paris en 1994. La *Carte 1* permet de différencier les pays qui n'ont ratifié aucune des trois conventions ni aucun des deux protocoles, puis les pays qui ont ratifié seulement une

[136] Bureaux du PNUE, Secrétariat de la Convention sur la Biodiversité, www.unep.org.

convention ou un protocole, les pays qui en ont ratifié deux, trois, quatre et enfin l'ensemble. La ratification de ces conventions et protocoles mondialise le développement durable en montrant qu'il est largement sous-tendu par les préoccupations environnementales. L'analyse du contenu de ces conventions et protocoles permet de se rendre compte de la façon dont les pays en voie de développement, et notamment ceux d'Afrique, ont été associés au cadre devant régir le traitement des problèmes environnementaux[137].

[137] Tsayem Demaze, (M), *« L'Afrique dans la géopolitique du développement durable : entre pauvreté et mondialisation des préoccupations environnementales »*, Christian Bouquet, Les géographes et le développement. Discours et actions, MSHA, 2010, Bordeaux, pp. 185-210.



Ratifications		Conventions			Protocoles	
Nombre	États	« Sécheresse et Désertification »	« Biodiversité »	« Climat »	Carthagène	Kyoto
aucune	4					
Une	3					
Deux	1					
Trois	1					
	7					
	1					
Quatre	6					
	1					
	37					
Cinq	134					

Carte 1: Synthèse des ratifications des principales conventions internationales sur l'environnement. *(Source : Secrétariats des conventions internationales sur l'environnement)*

Le continent africain est marqué par la spécificité de ses problèmes fondamentaux de développement auxquels il est confronté. Parmi ces derniers, on peut citer entre autres : la pauvreté, l'insécurité, la souveraineté alimentaire, l'accès aux marchés extérieurs et les pandémies qui touchent de plein fouet les populations. Les réalités africaines, ce sont aussi l'aspiration de ces populations à l'éducation, à la santé et à l'accès aux produits de base[138].

En plus de cette situation, les émissions de GES très faibles en Afrique ne correspondent pas aux déséquilibres liés aux réchauffements climatiques qu'endure le continent. Ainsi, pour corriger ce déséquilibre entre les principaux pays pollueurs et les pays en voie de développement, les pays industrialisés et développés doivent assumer leur responsabilité historique dans la dégradation de l'environnement et les dommages collatéraux que subit le continent africain. Parmi ces problèmes, on peut citer la rareté des pluies et des eaux, les sécheresses et les famines, les dérèglements climatiques et saisonniers, le réchauffement climatique, les maladies, etc.

C'est dans ce contexte que les accords de Paris signés lors de la COP 21 le 12 décembre 2015 inscrivent dans son plan d'actions une enveloppe de 100 milliards de dollars par an à partir de 2020 pour aider ces pays à faire face aux affres du dérèglement de la machine climatique. Compte tenu de leur faible responsabilité dans les problèmes environnementaux globaux, les pays en développement, y compris ceux d'Afrique, ont été arrimés à la mondialisation environnementale avec très peu d'engagements, d'autant plus que cette mondialisation environnementale a émergé au milieu des années 1990, au moment où des pays d'Afrique subsaharienne étaient en récession économique[139]. La dévaluation du franc CFA de 1994 et les politiques d'ajustements structurels tout au long de la décennie 80-90 imposées par les institutions de Bretton Woods ont fini par clouer au sol l'économie du continent.

2. La mobilisation en faveur du développement durable en Afrique subsaharienne : programmes et initiatives émergentes

La ratification des conventions et protocoles cités plus haut par les pays Africains mondialisé leurs engagements en faveur du développement durable et place au premier plan un continent qui d'un point de vue de dégradation de l'environnement joue un rôle secondaire. C'est ainsi, que la réflexion en faveur du développement durable est désormais intégrée dans les stratégies de développement des

[138]Meite, (Y), Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire), Thèse de Doctorat de Sociologie, Université de Strasbourg, École Doctorale Sciences Sociales et Humaines, perspectives européennes, 2014, p. 38.

[139] Tsayem Demaze, (M), *art.cit*, pp. 185-210.

pays d'Afrique-subsaharienne dans le cadre des objectifs de développement pour le millénaire initiés par les Nations unies[140] et dans certains programmes de développement à l'image du NEPAD.

2.1.Programmes de développement en Afrique subsaharienne

Plusieurs programmes d'actions ont été réalisés pour sortir l'Afrique subsaharienne de son état de pauvreté et de dépendance et pour l'arrimer à la mouvance du développement durable. Parmi eux, on peut citer le NEPAD ou NIA[141] qui est la fusion du plan MAP et du plan OMEGA.

2.2.Le NEPAD

Le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique ou NEPAD est une initiative africaine de développement initiée dans les années 2000 pour apporter une solution africaine à la question de la pauvreté et du sous-développement du continent. Au cours de l'année 2001 prenant conscience de l'énorme retard de l'Afrique, de la situation désastreuse de ses populations et l'impasse des interminables études et plans jamais réalisés qui ont jalonné son histoire depuis l'indépendance, les Chefs d'États africains prirent sur eux-mêmes l'initiative d'élaborer des plans de développement de l'Afrique procédant d'un esprit tout à fait nouveau.

L'Afrique en effet, considère qu'elle a été marginalisée par l'évolution historique qui fait qu'aujourd'hui, elle reçoit moins de 1 % de l'investissement mondial et représente moins de 2 % du commerce international. Au plan économique et social, l'Afrique subsaharienne est aujourd'hui le continent le plus en retard et le plus pauvre. Plus de la moitié des 700 millions d'habitants de la région vivent avec moins de 1 Euro par jour[142].

C'est dans le souci de rattraper ce retard de décollage du continent et combler le fossé de développement qui sépare l'Afrique des pays riches que le NEPAD a été créé. Il est né de la combinaison de deux programmes de développement proposés par les leaders africains. Il s'agit du plan OMEGA du Président Abdoulaye Wade du Sénégal et du MAP (le Millenium African Plan) proposé conjointement par les Présidents Thabo Mbeki de l'Afrique du Sud, Olusegun Obasanjo du Nigeria et Abdel Aziz Bouteflikha de l'Algérie.

Les deux plans fusionnent en un plan unique : la Nouvelle Initiative Africaine (NIA) qui est plus tard baptisée Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD), abréviation de l'anglais ''New Partener ship for African Development. La NIA est adoptée à Lusaka en Zambie lors

---

[140] Le sommet du millénaire s'est tenu au siège des Nations Unies à New York les 6-7 et 8 septembre 2000.

[141] Nouvelle Initiative Africaine.

[142] Chakirou Roufai, (M), *« Pauvreté, démocratie et développement humain durable : enjeux et perspectives dans le cadre du nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD)* », École Doctorale de Paris-Université la Sorbonne-Paris IV, pp. 1-36.

du Sommet des Chefs d'États les 6 et 7 juillet 2001 et sa direction politique est élargie à dix autres Chefs d'États, en raison de deux par région. Ainsi, NEPAD a choisi la région comme espace primaire opératoire plutôt que l'État africain dans ses limites actuelles étroites. Le développement des États s'étant rapidement heurté à l'étroitesse de nos espaces économiques.

Il a choisi d'élaborer ses projets dans les dix secteurs, non plus au niveau de chaque pays, mais au niveau de chacune des cinq régions de l'Afrique : l'Afrique de l'Ouest, l'Afrique du Nord, l'Afrique centrale, l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe-Madagascar[143].

Le NEPAD est défini en effet comme une promesse faite par des dirigeants africains fondée sur une vision économique et politique commune ainsi qu'une conviction ferme et partagée qu'il incombe d'urgence d'éradiquer la pauvreté, de placer leurs pays individuellement et collectivement sur la voie d'une croissance et d'un développement durable tout en participant activement à l'économie et à la politique mondiale[144].

Il a été porté au plus haut sommet des sphères de décision mondiale par ses initiateurs et est reconnu par leurs pairs. Comme en témoigne ces propos de l'ex Premier ministre français Lionel Jospin *« je ne saurais conclure ce rapide tour d'horizon (...) sans évoquer le devenir de l'Afrique. L'objectif majeur de notre politique d'aide au développement est de mettre un terme à la marginalisation de ce continent sur le plan international. Les dernières initiatives des présidents Mbeki et Wade, avec lesquels je me suis entretenu personnellement, au Cap puis à Paris, correspondent à notre conception de la coopération. Je souhaiterais vivement que le HCCI puisse réfléchir à une synergie d'ensemble, avec ses interlocuteurs africains, où le plan MAP proposé par l'Afrique du Sud, le Nigeria et l'Algérie et le plan OMEGA du Sénégal puissent trouver leur place. Il faut soutenir et conforter toutes les initiatives tendant à une prise en charge directe du développement économique et social par les pays intéressés. Et c'est en cela que la démarche m'intéresse, je ne porte pas de jugement à ce stade sur le contenu des plans proposés »*[145].

Les plans MAP et OMEGA puis le NEPAD constituent une initiative africaine visant à définir les voies et moyens du développement de l'Afrique et à y associer les partenaires, publics et privés, du continent, dans et hors de celui-ci. A l'origine, ils ont été présentés au Sommet du G8 qui s'est tenu à Gênes, les 20 et 21 juillet 2001. Les huit se sont engagés à réagir lors de leur Sommet suivant, qui s'est tenu à Kananaskis, au Canada, les 26 et 27 juin 2002[146].

---

[143] Le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique, Objectifs, Présentation, les dix Priorités, Conférence sur la participation du secteur privé international au financement du NEPAD, Dakar 15-17 avril 2002.

[144] Document de base du NEPAD.

[145] Lionel Jospin, lors de sa venue devant le Haut Conseil de la Coopération Internationale, le 10 juillet 2001, Les Priorités de la Coopération pour l'Afrique Subsaharienne et le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD), Rapport avril 2012, p. 3.

[146] *Ibidem*

Comme tous les autres programmes ou initiatives de développement en Afrique Subsaharienne, le NEPAD connaît quelques difficultés pour sa réalisation concrète. Les égoïsmes nationaux, l'instabilité de certains États et les changements répétés de régime politique en Afrique freinent son déroulement. Car il relève plus d'une vision politique que d'une vision du développement, se pose la question de sa traduction en termes opérationnels. Les modalités pratiques de son application restent floues et ne permettent pas de discerner des priorités spécifiques dans les investissements à réaliser. Le programme d'action du NEPAD ne fait pas ressortir de véritable stratégie mais s'apparente plutôt à un îlot de besoins, d'éléments ni séquencés ni rationalisés.

Il faut par ailleurs souligner le caractère évolutif du plan d'actions. Ce programme présente en premier lieu les conditions requises pour réaliser un développement durable notamment des initiatives pour la paix et la sécurité, la bonne Gouvernance politique et économique, et la régionalisation du développement. Il présente également un panel de priorités sectorielles dont les infrastructures, une mise en valeur du capital humain, ainsi que d'autres domaines prioritaires. La liste n'est pas exhaustive. Il s'intéresse ensuite à la mobilisation des ressources et à la mise en œuvre du nouveau partenariat[147].

2.3.Le MAP

Le *Millenium Partener ship for the African Recovery* (MAP) est présenté comme un programme de renaissance africaine et une volonté de réconciliation avec l'Afrique et ses réalités. Il s'agit d'un diagnostic des sources de l'appauvrissement historique de l'Afrique et un appel à la conscience des décideurs africains. La tâche qui incombe à ces leaders est d'analyser le processus d'appauvrissement en remontant aux faits majeurs qui ont marqué l'histoire du continent. Les trois siècles d'esclavage, de colonisation ainsi que l'intégration précoce de l'Afrique au marché mondial dans le cadre de la première phase de la mondialisation (avec des prélèvements sur ses produits soumis à l'échange inégal encore appelé détérioration des termes de l'échange) ont fini par plomber l'économie du continent.

Fort de ces constats, le MAP, qui a incorporé dans sa démarche des préoccupations mondialistes, telles que la place de l'Afrique dans la communauté mondiale, les priorités clés du continent, la nécessité d'un nouveau partenariat avec les institutions multinationales, est né dans une dynamique de restructuration et de réhabilitation pour redorer le blason d'une Afrique qui patauge dans un sous-développement continu et sans précédent.

[147] Lionel Jospin, lors de sa venue devant le Haut Conseil de la Coopération Internationale, le 10 juillet 2001, Les Priorités de la Coopération pour l'Afrique Subsaharienne et le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD), Rapport avril 2012, p. 8.

2.4.Le Plan OMEGA

Le Plan OMEGA pour l'Afrique que l'ex-chef d'État sénégalais Abdoulaye Wade propose à ses pairs se réfère à la théorie de rattrapage et propose de combler les fossés qui séparent les pays africains des pays développés dans des secteurs essentiels de l'économie. Cela doit passer par des investissements massifs d'origine externe, coordonnés à l'échelle continentale, pour poser les bases du développement du continent africain. Il préconise un nouveau pacte de partenariat avec le reste du monde, géré par une Autorité mondiale sous la responsabilité directe du Secrétaire général des Nations unies. Le plan dont la PANA a obtenu la dernière version en date, repose sur l'idée d'un financement à long terme de projets prioritaires aux niveaux sous régional et continental, susceptibles d'aider l'Afrique à surmonter les problèmes de fond qui l'empêchent de tirer partie de la mondialisation[148].

A la lumière de la théorie de croissance endogène, ce plan préconise le développement par l'intégration économique et à partir de la mobilisation du capital physique et du capital humain qui présente un triple avantage : l'élargissement des marchés qui permet la réalisation des économies d'échelles, l'élimination de la contrainte des débouchés et la rentabilisation des infrastructures qui du reste permettent également la formation des marchés et une répartition optimale des ressources.

Le plan OMEGA connaît des handicaps qui reposent sur la faiblesse des infrastructures, le niveau très faible de l'éducation des populations, leurs énormes problèmes de santé et le caractère archaïque des systèmes d'exploitation agricole. Des financements à long terme avec un délai de remboursement de 50 ans devraient profiter par conséquent à ces quatre domaines fondamentaux que sont les infrastructures, l'éducation, la santé et l'agriculture. Ils aideraient ainsi à résorber les disparités entre l'Afrique et le monde développé.

Le MAP et le plan OMEGA présentent les mêmes objectifs qui gravitent autour de deux préoccupations majeures que sont l'élaboration de nouvelles stratégies de développement et l'insertion de l'Afrique dans le nouveau contexte de mondialisation.

3. Les défis du développement durable en Afrique subsaharienne

Aujourd'hui l'Afrique subsaharienne est confrontée à de nombreux priorités parmi lesquels les besoins fondamentaux tels que l'alimentation, l'approvisionnement en eau potable, le logement, l'aménagement du territoire, la gestion des déchets, la qualité de l'environnement (la pollution de l'air), le problème de la mobilité et du transport, la santé publique, l'éducation, la croissance démographique, l'accès au sol, la gestion foncière, la prolifération de l'habitat spontané et précaire,

[148] Le plan OMEGA préconise une autorité mondiale pour l'Afrique, www.panapress.com/Le-plan-omega-preconise-une-autorite-mondiale-pour-l-Afrique-12-599463-1-lang1-index.html.

ainsi que la conservation du patrimoine naturel et culturel qui constituent autant de défis que le continent peine à relever.

L'étalement des villes dû à une urbanisation non maîtrisée, l'augmentation de la ségrégation socio-résidentielle et à l'inégalité socio-économique explique ces observations. Je développerai plus loin quelques-uns de ces traits fondamentaux qui caractérisent les problématiques des grandes villes africaines avant de procéder à une analyse plus fine de mes deux cas d'étude. Il sera également question de voir l'état de la pauvreté et de la dépendance de l'Afrique subsaharienne imputable aux problèmes cités ci-dessus ainsi que les efforts fournis par les gouvernants pour pallier ces difficultés.

Conclusion

Bien que préoccupés par la lutte contre la pauvreté et le sous-développement qui gangrènent la quasi-totalité des grandes villes de l'Afrique au Sud du Sahara, les autorités étatiques ont eu peu de marge de manœuvre par rapport à l'application des « Agendas 21 locaux » dans leur pays respectif. Depuis le Sommet de Rio, les préoccupations sur le devenir de la planète et sur la disponibilité des ressources pour les générations futures en ont intéressé plus d'un. Face à cette dynamique qui s'est mondialisée, l'Afrique n'a pas été en reste pour tenter de sauver la planète. La notion de développement durable qui s'est internationalisée est prise en charge par les « Agendas 21 locaux » dans tous les pays membres de l'ONU avec des objectifs bien définis.

La réalisation de ces objectifs, dans les pays émergents, déjà largement en retard, et qui font face à d'innombrables difficultés, reste illusoire. Les multiples problèmes des grandes métropoles et leurs complexités posent des questions sur la démarche de développement durable d'une ville[149]. La question du financement de la lourde facture des conséquences du réchauffement climatique et des dommages collatéraux qui en découlent, étaient au centre de la Conférence de Paris (2015). Les engagements pris par les pays industrialisés et développés pour prendre en charge le financement de programmes et projets en faveur du développement durable en Afrique, sonne comme une bouffée d'oxygène, mais pourrait aussi exacerber les contradictions entre les bonnes intentions pour un développement équilibré des intérêts sociaux et environnementaux des villes africaines.

J'aborderai la manière dont les politiques et stratégies de développement durable sont mises en œuvre à Bissau et à Ziguinchor. Les insuffisances dans la gestion urbaine constatées en Afrique et la demande sans délais de la mobilisation autour de la ville durable poussent les autorités à réaliser non seulement des changements dans la démarche, mais aussi de se lancer dans de nouvelles expériences politiques allant dans le même sens. C'est dans cette logique que s'inscrit notre étude sur la prise en compte de la genèse d'une ville mettant en place un DUD.

[149] Bui To (U), *op.cit,* p. 56.

DEUXIEME PARTIE :

L'ANALYSE DE MES DEUX CAS D'ETUDE : BISSAU ET ZIGUINCHOR

Il est question dans cette partie de faire une analyse fine de mes deux cas d'étude. Un gros plan sera d'abord fait sur l'évolution de la ville de Bissau en essayant de passer en revue l'histoire de la ville capitale depuis la découverte de la Guinée-Bissau en 1446 par Nuno Tristao à l'avènement des indépendances sous la bannière du PAIGC en 1974.

Le même travail d'analyse sera ensuite fait pour Ziguinchor d'abord depuis la période de domination par les Portugais jusqu'à la récupération de la bourgade par les Français après les accords franco-portugais du 12 mai 1886. Je finirai par étudier les différentes phases de l'évolution spatiale de Ziguinchor depuis l'indépendance du Sénégal en 1960 à nos jours.

Chapitre 4: Chronologie de l'avènement de la ville en Afrique subsaharienne : de la ville précoloniale à la ville moderne

Introduction

Au cours de la seconde moitié du XXème siècle, l'Afrique a connu une mutation d'une extraordinaire ampleur : le passage d'une société essentiellement rurale, dans son mode de vie, ses structures familiales, ses systèmes de pensée, à une société majoritairement urbaine : au début du XXIème siècle, la majorité de la population africaine vit dans les villes, et surtout dans les grandes villes. Après une longue phase précoloniale, la conquête européenne a été le point de départ d'une deuxième phase, lente, d'urbanisation, la troisième phase se plaçant après la Seconde Guerre mondiale et se poursuivant de nos jours.

1. Les villes précoloniales

Le phénomène d'urbanisation qui se dessine sous nos yeux apparaît depuis le début de la seconde moitié du XXème siècle comme un fait inévitable et universel. Tous les pays du monde l'ont connu ou le connaissent, mais sous des formes et à des rythmes différents. Il est très ancien dans les pays développés et s'est fait lentement au rythme des révolutions industrielles et techniques qui se sont succédé dans le temps et dans l'espace. Contrairement à ce qui s'est passé en Amérique et surtout d'Asie, le mouvement d'urbanisation généralisée ne s'est déclenché que tardivement en Afrique tropicale. Après une longue période, au cours de laquelle les villes étaient peu nombreuses et n'ont jamais dépassé une taille modeste, l'intervention européenne directe (la conquête coloniale) a donné une première impulsion au phénomène ; mais en fait, il a fallu attendre encore près de trois-quarts de siècle pour que la croissance urbaine prenne un rythme rapide, plus rapide que partout ailleurs, et qui se maintient jusqu'à nos jours[150].

On note l'existence de villes en Afrique subsaharienne depuis l'Antiquité. L'Egypte pharaonique a connu un rayonnement urbain avec des villes comme Memphis, Thèbes, Edfou… Au Moyen-âge, beaucoup de villes sont disséminées sur le continent. Au Nord, Carthage, Alexandrie, Tunis, Al Fustat (le Caire) furent de grandes agglomérations qui s'inscrivent dans le cadre du commerce méditerranéen[151]. Le phénomène urbain n'est donc pas nouveau en Afrique. Le plus ancien site urbain actuellement connu par les archéologues, Djenné-Djenno, au Mali, remonte au IIème siècle avant notre ère. Entre l'an 1000 et 1500, les villes fleurissent dans la vallée du Niger, le Nord et le

[150]Vennetier (P), *« Que faire des villes d'Afrique tropicale ? Ou les problématiques d'une urbanisation galopante »,in Bulletin de la Société Géographie*, n° 26, Liège, 1990, pp. 63-75.

[151] Mendy, (F), La ville de Bissau : Aménagement et gestion urbaine, UCAD, Thèse de Doctorat de 3^{éme} cycle, FLSH, 2005-2006, p. 9.

Sud de l'actuel Nigéria, les rives de l'océan Indien. D'authentiques civilisations urbaines, fondées sur le commerce à longue distance, la spécialisation artisanale, la concentration du pouvoir, se développent là où les sociétés sont suffisamment diversifiées et hiérarchisées. Des agglomérations humaines comme Kumasi et Gao atteignent probablement les 100 000 habitants[152].

Les recherches archéologiques ont désormais établi que le phénomène urbain n'est pas nouveau en Afrique ; jusqu'au XVème siècle, seuls les voyageurs Arabes visitent l'intérieur du continent africain où sont situées alors les villes. Comme beaucoup de villes, les cités africaines se sont développées grâce à l'existence de courants commerciaux et de structures politiques stables. En Afrique Tropicale, comme on le sait à travers les vestiges historiques et les sources orales et écrites, Djenné, Kano, Tombouctou, Koumbi-Saleh, Gao…sont de grands centres politiques, intellectuels et commerciaux[153]. Plusieurs villes sont créées à la lisière Sud du désert du Sahara. Dans le Sahel, Koumbi Saleh, la capitale de l'Empire du Ghana est l'une des plus anciennes cités d'Afrique noire. Elle atteint son apogée avec cet Empire aux XIème-XIIème siècle ; selon le voyageur arabe Al Bahri, elle compta jusqu'à 30 000 habitants. Le déclin de l'Empire du Ghana provoque sa disparition. Aux XIIe-XIVème siècle, l'ascension de l'Empire du Mali suscita le développement de la ville de Niani dans le Haut Niger[154].

D'autres villes se sont développées à cette époque grâce au commerce caravanier, comme Oualata en Mauritanie. Au Mali, succède l'Empire Songhaï, centré sur la ville de Gao. Cette ville aurait réuni plus de 50 000 habitants au XVIème siècle. A la même époque, Tombouctou et Djenné, situées dans le bassin du Niger, connaissent une prospérité commerciale et intellectuelle et réunissent plusieurs dizaines de milliers d'habitants. Plus à l'Est, se développent des cités Etats Haoussa. La plus importante est celle de Kano.

Jusqu'à l'ère de la grande industrie, toutes ces villes précoloniales citées ci-dessus doivent leur naissance et leur croissance à l'existence de courants commerciaux entre régions à productions complémentaires ; ainsi s'expliquent dans une large mesure les caractéristiques de leur localisation. Elles se sont surtout développées dans la zone soudano-sahélienne ; en position d'intermédiaires entre l'Afrique méditerranéenne et l'Afrique guinéenne et sur la côte orientale du continent en bordure de l'océan Indien sillonné par les navires des marchands arabes[155]. La prospérité de la plupart de ces villes repose donc sur les activités commerciales, et leur localisation est en étroite relation avec les

---

[152]Marguerat, (Y), L'Urbanisation de l'Afrique Noire et ses conséquences : Conférence à l'O.C.D.I, Centre ORSTOM de Lomé, Cotonou, le 13 Février 1991, pp. 1-9.

[153] Mendy, (F), *op.cit*, p. 9.

[154] Ogalama, (Y.G), La pratique de l'urbanisme en Afrique subsaharienne : bilan et perspective stratégique. L'exemple de la ville de Bangui (Centrafrique), Thèse de Doctorat, École Doctorale Science de l'Homme et de la Société, Université François Rabelais de Tours, 17 Décembre 2013, p. 41.

[155] Vannettier, (P), Les villes d'Afrique tropicale, Masson, Paris, 1991, p. 15.

grandes voies d'échanges. Ainsi, les villes du Sahel sont à la charnière des flux transsahariens apportant les produits de l'Afrique du Nord et du Nord-est (sel, dattes, étoffes, métaux, etc.) et des flux méridionaux amenant d'Afrique guinéenne or, ivoire, kola, esclaves, etc. En Afrique Orientale, les villes-ports vivent du commerce trans-océanique qui, grâce au renversement semestriel de la mousson, établissent des liaisons régulières avec l'Arabie, l'Inde, et même (peut-être indirectement) la Chine[156].

Les différences existant entre ces villes n'ont pas constitué un handicap pour leur éclosion. C'est justement la diversité de ces différentes régions écologiques qui a longtemps fait leur prospérité, impliquant qu'elles ne se développent convenablement que grâce aux relations (le plus souvent commerciales) avec les autres. Les régions côtières, avant l'installation des Européens, n'ont pas connu le plus souvent une pression économique et politique centrée sur les villes. Seul le peuple Yoruba développe une organisation politique stable favorable à une éclosion urbaine. La capitale de ce royaume est à Ilé-Ifé, fondé sans doute vers le Xème siècle et se situait à une centaine de kilomètres des côtes au niveau de l'actuel Nigéria. D'autres villes fortes de plusieurs milliers d'habitants se développent dans ce royaume aux XIIème-XVIème siècle. Parmi ces villes, on peut citer Oyo, Bénin, Kétou auxquelles il faut ajouter les capitales de petits royaumes : Tado, Abomey…

Même si les anciennes villes d'Afrique ont pu jouer un rôle fort important et parfois déterminant sur le plan politique, culturel, économique, social et/ou religieux, force est de reconnaître qu'elles ont été en général peu nombreuses et relativement peu densément peuplées. Mais cela ne signifie pas qu'elles ont été inexistantes durant la période Précoloniale[157]. Bien avant la colonisation, il existe en Afrique de l'Ouest des organisations urbaines. En revanche, en Afrique Centrale les villes sont peu nombreuses et ont une existence éphémère ; la ville de Loango aurait compté au XVIIIe siècle une dizaine de milliers d'habitants. Le milieu naturel (forêt), les structures politiques, mais aussi l'économie et les religions (l'islam est *a contrario* un facteur de développement urbain dans le Sahel) y ont limité la naissance des villes. S'y ajoute la faiblesse des échanges internes et externes pour expliquer l'insignifiance de l'urbanisation en Afrique Centrale.

Toutes ces cités, places commerciales ou centre politiques et intellectuels ne se sont pas organisés selon des rationalités occidentales. Les communautés ethniques et lignagères s'y regroupent généralement dans des quartiers spécifiques contrôlés par leurs chefs. La puissance des autorités politiques et/ou religieuses se manifeste dans des palais et mosquées, tandis que le pouvoir des agents économiques se lit dans les marchés et parfois dans les habitations des commerçants.

---

[156] Vannettier, (P), *art.cit*, 1990, pp. 63-75.

[157] Vidrovitch, 'C.C), *« De la ville en Afrique Noire », Annales-Histoire, Science Sociales*, Éditions de l'E.H.E.S.S, 2006, pp. 1087-1119.

La gestion de l'espace urbain n'est pas contrôlée par les autorités centrales, mais dépend de différents groupes qui produisent des formes d'occupation de l'espace remarquables dans les villages. Celles-ci ignorent les régularités géométriques et produisent des tissus urbains faits d'enclos lignagers juxtaposés ou séparés par trois passages étroits. La société urbaine comporte ainsi la classe des dirigeants, celle de la bourgeoisie marchande et celle des esclaves. La ségrégation est sociale et spatiale avec une absence totale de mixité dans les concessions.

Ces villes ou agglomérations humaines en Afrique sont suppléées à partir du XVIème siècle par une nouvelle génération de villes plus connues sous la terminologie de « villes coloniales ». Elles voient le jour grâce aux nombreuses influences exogènes contre lesquelles le continent africain doit faire face dès les premières années de l'arrivée des Européens - les Portugais en premier vers 1441, suivis par les Hollandais, les Français et les Anglais - qui se sont installés sur les côtes. Le contact entre l'Afrique et l'Europe d'abord dans le cadre de la traite atlantique vers la fin de la première moitié du XVIème siècle et ensuite au XVIIIème - début XIXème siècle avec la colonisation du continent, donne naissance à de nouvelles agglomérations implantées au niveau des côtes appelés comptoirs commerciaux.

Durant la période précoloniale, la phase d'urbanisation est ponctuelle, et souvent temporaire. Pendant toute cette période, la croissance, le rayonnement, le déclin, et parfois même la disparition d'une ville, sont liés étroitement au sort du royaume, empire, sultanat, etc. dont elle était la capitale ou la ville principale. Il en est ainsi pour Koumbi Saleh, Djenné, Tombouctou, Gao, Kano, Zinder, Mogadiscio, Axoum, Malindi, Zanzibar, etc. Par exemple, Koumbi-Saleh, qui prospère pendant cinq ou six siècles, est détruite au Xl^{ème} siècle en même temps que l'empire médiéval du Ghana par les raids des armées musulmanes du Maroc, son emplacement n'est retrouvé qu'au XXème siècle. La plupart de ces villes n'ont eu que des dimensions modeste Koumbi-Saleh n'aurait guère dépassé 30 000 habitants, Gao, Tombouctou, Djenné, 70 à 80 000 habitants, Loango, capitale du royaume de ce nom, sur la côte d'Afrique Centrale, 10 à 15 000 habitants. Le contraste est d'ailleurs frappant avec l'extension territoriale des formations politiques correspondantes : dans le premier quart du XIVème siècle, l'empire du Mali s'étendait, en Afrique Occidentale, du rivage atlantique, à l'Ouest, jusqu'au massif de l'Air, à l'Est[158]. Avec la colonisation, une nouvelle génération de villes voit le jour.

2. Les villes coloniales

Jusqu'au XIVème siècle, les Européens ont des contacts limités avec les populations africaines et se contentent d'implanter des comptoirs principalement le long des côtes. La fortune que connurent le

[158]Vennetier (P), *art.cit*, 1990, pp. 63-75.

commerce négrier et la colonisation favorise le développement démographique de certains d'entre eux qui deviennent progressivement des centres peuplés de plusieurs dizaines de milliers d'habitants. Ces centres n'ont cependant pas les mêmes caractéristiques que les villes en Europe à la même période en Europe. La colonisation bouleverse les systèmes urbains anciens en Afrique en imposant d'autres logiques, d'autres frontières.

La conquête coloniale, dans le dernier quart du XIXème siècle, marque un tournant dans l'histoire de l'urbanisation en Afrique. En établissant dans les territoires dominés un quadrillage militaire ou civil appuyé sur des postes, en amorçant une mise en valeur minière, agricole, forestière, impliquant des structures d'encadrement administratif et économiques, des points de collecte des produits, des ports d'exportation, des voies de communication, les puissances coloniales jettent les bases de petites agglomérations à vocation urbaine : chefs-lieux de circonscription ou de territoires, gares ferroviaires ou routières, ports fluviaux ou maritimes, centres miniers, etc. Cette orientation marque profondément la carte urbaine de l'Afrique, à la fois dans sa dimension spatiale (répartition des agglomérations dans l'espace) et dans son évolution ultérieure (précocité et plus ou moins grande intensité du phénomène).

La carte des villes est en rapport très étroit avec celle des voies de communication naturelles (cours d'eau, lacs, océans) ou artificielles (surtout les voies ferrées). La présence des services administratifs centraux étant un élément important, fonctions de capitale et fonctions portuaires se trouvent souvent réunies, comme on peut le constater dans la plupart des villes capitales d'Afrique comme Dakar, Luanda, Mogadiscio, Maputo, Cotonou, Bissau, etc. Tout le territoire africain est découpé, quadrillé par un réseau de postes militaro-administratifs, où viennent s'installer les commerçants (européens, libanais, indiens, et africains d'autres régions) et missionnaires[159].

La méconnaissance du continent africain et la crainte d'être attaqués par surprise par les populations locales, mais surtout par des puissances concurrentes ont poussé les commerçants des différentes maisons de commerce à rechercher des sites protégés naturellement. Ils se sont installés préférentiellement dans les îles à l'embouchure des fleuves afin de faciliter la circulation des produits. La position donc des villes de Bissau et de Ziguinchor correspond ainsi largement à cette stratégie adoptée par les puissances coloniales portugaise et française. Un nouveau système de voies de communication valorise les ports, maritimes et fluviaux, et les gares, en particulier les têtes de ligne, lieux où se concentrent nécessairement les échanges de produits d'exportation et de marchandises importées.

Dans certaines régions, l'activité minière fait surgir du néant de grosses agglomérations, où les ouvriers sont soumis à un intense travail de type moderne intense. Dans ce contexte d'émergence

[159]Marguerat, (Y), *art.cit*, pp. 1-9.

des villes coloniales, le processus d'urbanisation qui en découle permet la modernisation du continent africain en le dotant d'infrastructures modernes et d'équipements rares en dehors des capitales. Ces villes ne durent que le temps de l'exploitation de leur gisement auquel elles sont liées. Mais toutes sont calquées sur le même modèle des villes européennes, même si à l'origine elles n'ont qu'un rôle de collectes et d'entrepôts d'esclaves.

L'urbanisation est plus volontaire et planifiée. Sur le plan institutionnel, on dénombre un grand nombre des services techniques qui sont mobilisés : urbanisme, cadastre et topographie, domaines et conservation foncière, sociétés immobilières, travaux publics comme à Ziguinchor avec la prise effective du comptoir par les Français à partir de 1888. L'économie tournée vers le capitalisme respecte la loi du marché, donc celle de la concurrence. La ville présente une physionomie ségréguée : le centre-ville bien structuré et bien équipé et la périphérie lotie, mais sommairement équipée. Le plan est en damier, chaque îlot est constitué des lots carrés comme le lotissement de Lakouanga à Bangui en Centrafrique. Ainsi, au Bénin, la parcelle est appelée carré. Le foncier est régi par un code domanial et foncier. L'occupation et l'utilisation des sols sont régies par un règlement d'urbanisme qui intègre les préoccupations de salubrité et d'hygiène publique. La ville-centre est habitée par la population blanche tandis que la périphérie est habitée par la population autochtone. La ségrégation est à la fois raciale et spatiale[160].

Certaines régions, comme le Ghana, le Nigéria, ont connu une forte activité économique, et donc une urbanisation précoce, dès les années 1910-1920. Mais pour l'essentiel, le démarrage urbain de l'Afrique se fait après la Seconde Guerre mondiale. Les investissements publics et privés se multiplient (crédits FIDES de la France d'Outre-mer, implantation des firmes industrielles d'Indochine ou du Maroc) et, avec eux, les besoins de main-d'œuvre ; les contraintes sur les personnes s'allègent avec la suppression du travail forcé et la conquête rapide des autonomies politiques, puis des indépendances.

Ces villes d'inspiration européenne, nées du contact avec l'Occident à l'époque coloniale, n'ont pas essaimées sur l'ensemble du continent africain de manière aléatoire. Elles ne constituaient pas les seules agglomérations humaines qu'a connues l'Afrique. Elles se sont érigées au fur et à mesure de l'exploitation coloniale matérialisée par la construction de comptoirs. Ceux-ci représentaient des points de chute et des zones d'échange marqués par une grande homogénéité des établissements humains fondés par les Européens[161].

A l'origine de leur création, ces comptoirs commerciaux ne constituent pas à l'origine des villes. Ils ne prétendent pas l'être, car ce sont des entrepôts et des lieux de commerce, dont la durée

[160] Ogalama, (Y.G), *op.cit.*, p. 43.

[161] Sinou, (A), Comptoirs et villes coloniales du Sénégal Saint-Louis, Gorée, Dakar, Paris, Karthala-Orstom, Paris, 1993, p. 12.

de vie est liée au négoce[162] qui s'y faisait. Ces lieux d'échange tombent en désuétude une fois que les activités ne devenaient plus rentables pour la puissance coloniale. Le négoce terminé, le comptoir disparaît et l'établissement se dépeuple[163]. Les anciens comptoirs devenus pour la plupart des villes et certaines d'entre elles des capitales des États africains devenus indépendants, sont aujourd'hui les lieux où les défis de l'urbanisation sont le plus accentués.

Le développement urbain en Afrique reste très modeste jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, sans doute parce que l'armature administrative n'a jamais été bien serrée durant cette période, et que le volume des marchandises exportées et importées, peu important, ne nécessitait qu'une main d'œuvre réduite. Par ailleurs, pour l'ensemble de l'Afrique subsaharienne, le taux d'urbanisation s'est élevé très fortement dans les villes modernes comme à Bissau ou à Ziguinchor du fait de l'accroissement démographique d'une part et de l'exode rural d'autre part.

3. Les villes modernes au lendemain des indépendances des colonies

En 1940, on comptait six villes de plus de 100 000 habitants en Afrique subsaharienne (trois cités précoloniales : Ibadan, Kano et Addis-Abeba ; trois capitales portuaires : Lagos, Accra et Dakar). Elles sont une vingtaine en 1955 dont plus de la moitié en Afrique Occidentale. Avec les indépendances, on note une accélération du processus de création des villes déjà entamé. Les nouveaux États suppriment les lois ségrégationnistes qui contrôlent et limitent la circulation des populations (à l'intérieur du territoire). En 1975, Kinshasa, Lagos, Ibadan, Addis-Abeba ont largement dépassé le million d'habitants, dont s'approchent déjà Dakar, Accra, Abidjan, Nairobi … soixante cinq agglomérations s'échelonnent entre 100 000 et 500 000 habitants (dont près du tiers au Nigéria)[164].

Les changements introduisent dans le nouvel espace économique en formation par l'introduction des cultures commerciales (cacao, café, arachide, coton, etc.) principalement dans le Sud forestier et les installations manufacturières et de distribution dans les centres urbains, les mouvements migratoires initiés par les travaux forcés vont s'amplifier. C'est dans les grandes villes que se passent les phénomènes les plus spectaculaires, et en particulier les arrivées les plus massives de migrants de l'exode rural. En moyenne, un tiers de la population d'Afrique vit à présent en milieu urbain, dépassant ainsi l'Asie du Sud qui est à 28 %. L'Afrique n'est plus loin d'un point d'inflexion démographique comme en atteste la *Figure 7* sur les tendances de croissance des populations urbaines et rurales en Afrique subsaharienne. L'observation de l'évolution des tendances des populations fait état d'une forte croissance du nombre des nouveaux résidents urbains. Plus de 367 millions entre

[162] Sinou, (A), *op.cit*. p. 12.
[163] *Ibidem*.
[164]Marguerat, (Y), *art.cit*, pp. 1-9.

2000 et 2030, c'est-à-dire une augmentation de plus du double de celle de la population rurale. C'est donc en zones urbaines qu'il faut s'attendre à trouver le plus de demande de services, d'emploi et d'offre de capital humain pour satisfaire les besoins futurs des pays.

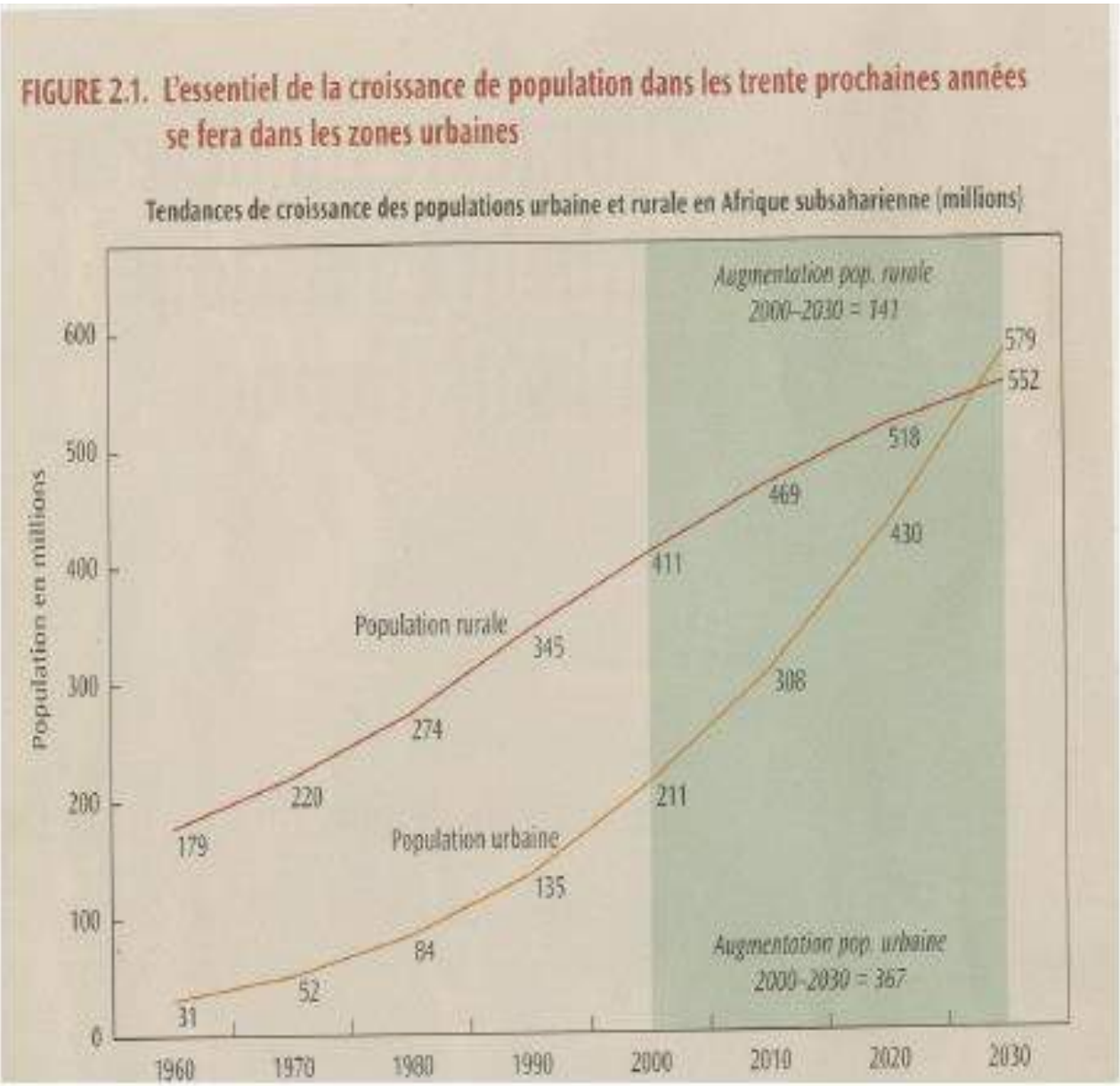


Figure 7: L'essentiel de la croissance de la population dans les trente prochaines années en Afrique subsaharienne

(Source : Christiane Kessides, 2006)

L'attention se porte sur la prolifération des mégalopoles définies par l'ONU comme celles ayant plus de dix millions d'habitants ou des très grandes villes où on a plus de cinq millions d'habitants. En 1970, il n'y en avait aucune en Afrique subsaharienne dans ce deuxième groupe ; on en trouvait deux en 2000, Kinshasa et Lagos. Si la taille plancher pour appartenir à la famille des

métropoles est de 300 000, il n'y a pas de plafond. En 2020, 34 ont dépassé 10 millions d'habitants[165]. Les grandes villes sont les entités les plus productives dans les pays disposant d'une saine gestion urbaine, et ce pour plusieurs raisons, notamment leur capacité à faire coïncider l'offre et la demande d'emploi. On réalise donc que Lagos et Kinshasa s'affirment comme de véritables métropoles régionales. Les grandes métropoles côtières comme Dakar, Abidjan et Douala ambitionnent de polariser les aires dont les activités économiques demeurent encore sous-intégrées. Ce faible niveau d'intégration des aires urbaines et de la région est dû au poids du passé coloniale, à la faible harmonisation des politiques d'aménagement du territoire et des réglementations restrictives de circulation des biens et des personnes.

Quelle que soit l'ampleur des mouvements migratoires, les villes africaines s'accroissent nécessairement chaque année d'au moins 3 à 3,5 % par l'excédent des naissances sur les décès (paysannes venant accoucher en ville, vieux citadins retournant au village pour y terminer ses jours par exemple). Ce taux de croissance naturel est difficile à calculer, car il y a trop de mélanges avec les populations rurales. Mais il est certain qu'en ville, les vieillards sont peu nombreux et contrairement aux jeunes ménages ; par ailleurs, l'infrastructure sanitaire y est, en général, la meilleure du pays, malgré les pathologies propres au milieu urbain (pollution, eau parfois insalubre, mélange des germes pathogènes) : tout se conjugue pour une très forte croissance naturelle. La fulgurante croissance urbaine en Afrique (qui atteint parfois 8, 10,12 % par an, plus que sur aucun autre continent)[166] est donc due à la conjonction de ce fort excédent naturel et d'un fort flux de migrations en provenance des petites villes ou en provenance directe des campagnes avec l'afflux des ruraux vers les grandes villes notamment après la saison des cultures.

L'exode rural n'est pas la première cause de la croissance des villes quand l'urbanisation se développe : la croissance naturelle de la population et la reclassification de zones rurales y contribuent également de manière importante. Les migrations circulaires et saisonnières sont dans l'ensemble beaucoup plus importantes. Bien souvent, ces distinctions sont artificielles pour les ménages dont les membres se répartissent entre zones rurales et urbaines afin de diversifier leurs sources de revenus et de réduire les risques.

---

[165] Damon, (J), *« L'essor des métropoles et des mégalopoles : perspectives mondiales »*, Médias Citoyens, 4 octobre 2020. https://www.telos-eu.com/fr/societe/lessor-des-metropoles-et-des-megapoles-perspective.html

[166] Ogalama, (Y.G), *op.cit.*, p. 47.

Conclusion

L'urbanisation est apparue depuis le début de la seconde moitié du XXème siècle comme un fait irreversible et universel. Connue d'abord dans les pays développés, elle s'est faite lentement au rythme des révolutions industrielles et techniques qui se sont succédé au fil des années.

En Afrique subsaharienne, l'ensemble des villes ont été calquées sur le même modèle de celles européennes, même si à l'origine elles n'avaient qu'un rôle de collectes et d'entrepôts d'esclaves. Le développement urbain y est resté très modeste jusqu'en 1945. En plus des flux de migrations venus des zones rurales, l'accroissement naturel très élevé explique également la forte concentration des populations dans les villes. Cela est dû sans doute au fait que toutes les grandes infrastructures sociales de base s'y concentrent. C'est le cas aussi bien à Bissau qu'à Ziguinchor.

Le taux d'urbanisation reste en général dans toute l'Afrique subsaharienne peu élevé. Dans les villes comme Bissau ou Ziguinchor l'accroissement démographique dû à l'exode rural et à un accroissement naturel continu, sont aujourd'hui des freins pour une meilleure planification dans les politiques de santé, de logement, de transport, de gestion de l'eau, ainsi que des ressources naturelles de manière durable. D'où la nécessité de revoir les politiques publiques dans ce sens pour un développement urbain durable à Bissau et à Ziguinchor.

Chapitre 5: Cadre géographique et profil historique de Bissau

Introduction

De sa découverte par Nuno Tristão à son accession à l'indépendance le 24 septembre 1974, l'actuelle ville capitale de la Guinée-Bissau a toujours été reléguée au second plan derrière Bolama. En 1941, Bissau devient la capitale politique et économique de la République de Guinée-Bissau après une longue période de tergiversation des autorités coloniales portugaises par rapport à Bolama. L'étude du cadre géographique de Bissau et de son profil historique permet de replacer la ville dans son contexte, et de la situer dans une entité plus vaste à l'échelle d'un pays qui compte administrativement au total huit régions[167].

1. Situation géographique et évolution historique

La délimitation du cadre d'étude est très importante dans tout travail de recherche. En ma qualité qu'apprenti historien qui fait une thèse en architecture et travaillant sur un thème qui touche à la fois à la géographie, l'architecture, en d'autres termes un thème qui fait appel à l'interdisciplinarité, l'étude des conditions géographiques et du profil historique nous semble indispensable pour produire un travail bien organisé. Cette étude s'impose donc pour moi comme une condition sine-qua-none pour quadriller à Bissau et à Ziguinchor pour mieux les situer dans un ensemble beaucoup plus vaste. Elle me permet ainsi de donner à cette étude toute sa pertinence en lui conférant plus de clarté et de représentativité.

Dès lors, on s'accorde à dire avec force comme le soutient Carloz qu'il est certain que si le milieu conditionné l'humanité, l'humain aussi façonne le milieu créant des paysages nouveaux et modifiant de ce fait, les conditions de vie des ethnies[168]. A partir de ce moment, replacer la ville de Bissau dans son contexte urbain revient d'abord à retracer l'histoire atypique de la Guinée-Bissau après cinq siècles de colonisation portugaise.

Perdue dans ce vaste ensemble régional qu'est l'Afrique de l'Ouest, la Guinée-Bissau enserrée entre le Sénégal et la Guinée Conakry montre une continuité avec son voisinage. Même si elle a appartenu aux vastes ensembles politiques qui ont existé durant la période pré-coloniale, il n'en demeure pas moins qu'elle a gardé une certaine spécificité. Sa découverte vers le milieu du XVème siècle (1446) par Nuno Tristao pour le compte de la couronne portugaise lie son destin au Portugal même si elle a connu des assauts plus ou moins timides des Hollandais, des Anglais ou des Français

[167] Bissau la capitale, Cachéu, Bafata, Gabù, Oio, Biombo, Quinara et Tambali

[168] Carloz, (L.F.M), *Géographie médicale du Sénégal*, UCAD, Thèse de Doctorat De 3eme cycle Département de Géographie, FLSH, 1968-1969, p.20.

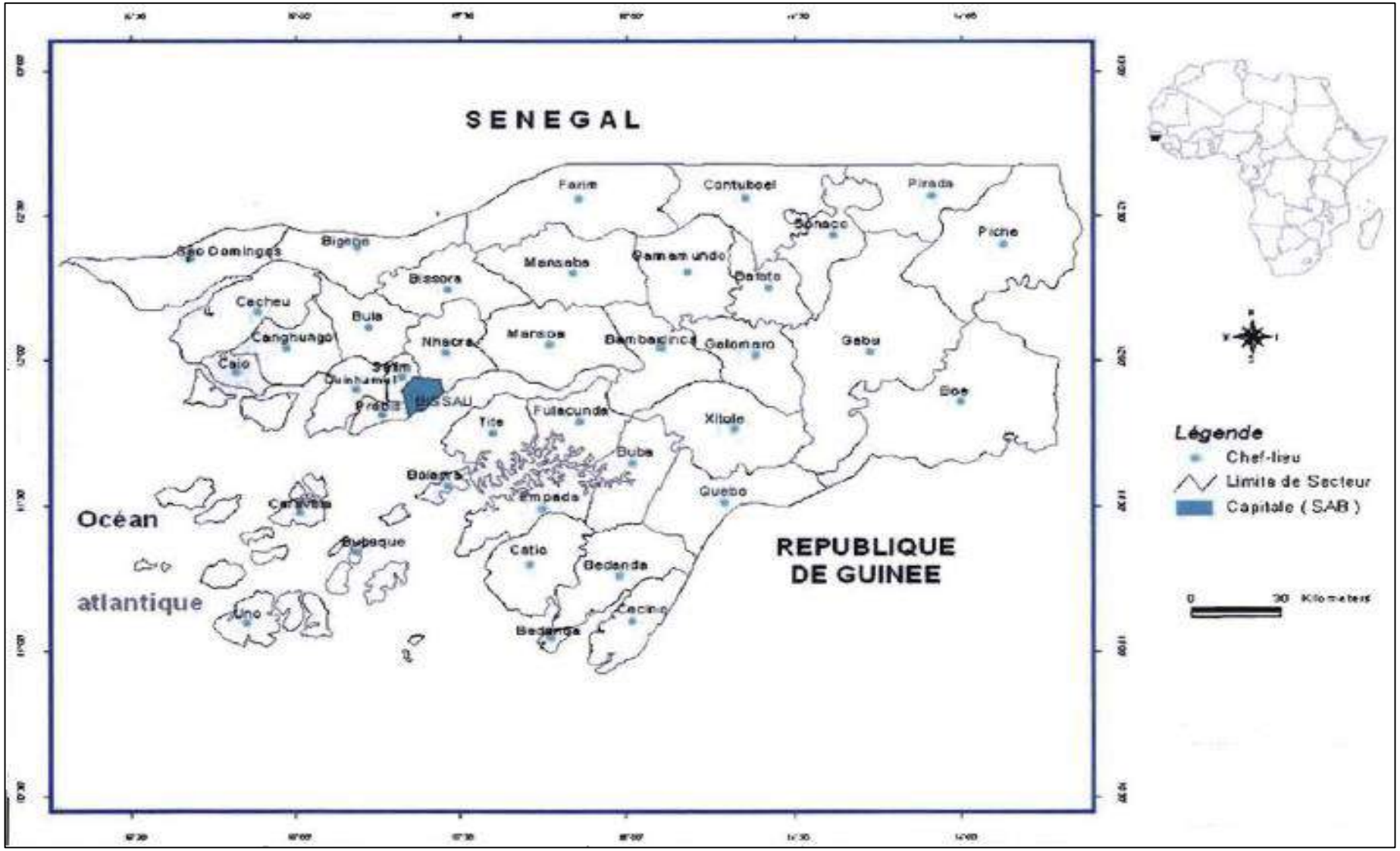
au cours de son histoire. Aujourd'hui, la Guinée-Bissau est connue à l'international notamment dans le continent africain moins pour son dynamisme économique, que par ces frasques politico-militaires marquées par une série de coups d'État militaires et d'instabilité politique depuis 1997.

1.1.Situation géographique de la Guinée-Bissau

Seule, parmi toutes les anciennes colonies d'Afrique de l'Ouest, à être devenue indépendante au prix d'une longue lutte armée (conjointement avec le Cap-Vert contre la domination portugaise de 1959 à 1974), la Guinée-Bissau tient, de ce fait, une place à part dans cette région du continent. C'est un pays enclavé situé entre les contreforts du Fouta Djalon et les immenses chutes d'eau lézardent les surfaces des terres alluviales de la Gambie, de la Casamance, du Cachéu, de Geba et du Corubal[169]. Elle est comprise d'ouest en est entre trois régions principales, une plaine côtière basse et découpée, une plaine intermédiaire de faible altitude, enfin un ensemble plus élevé de collines et plateaux s'appuyant sur le massif du Fouta Djalon[170].

La Guinée-Bissau se trouve en Afrique Occidentale entre le 10° 57' et le 12° 40'de latitude nord, et entre les méridiens 13° 33' et 16° 43' de longitude ouest *(Carte2).* Avec une population de 1 967 998 habitants (hbts) et une densité moyenne de 45, 82 hbts/km² (en 2020), elle forme un triangle d'une superficie de 36 125 km². Sa situation géographique fait d'elle un pays essentiellement côtier. Sa limite occidentale constitue une façade maritime de plus de 250 km sur l'océan atlantique. Au niveau Occidental, elle est limitée par deux pays : au nord, par le Sénégal sur une frontière longue de 338 km et à l'est, la Guinée Conakry avec une frontière longue de 724 km. L'une de ces caractéristiques est d'avoir une partie continentale couvrant 78 % des terres, et l'autre insulaire. L'archipel des Bijagos est constitué de 88 îles dont la plupart sont inhabitées *(Carte 2).*

[169] Sissoko, (M), *« La vieille ville de Cachéu, sa forteresse et son église »,* Commission nationale pour l'UNESCO de la Guinée-Bissau, 2008, pp.1-8.
[170] ANS, *« Un pays africain peu connu : La Guinée-Bissau », in Europe-Outre-mer*, n° 565, Juin 1977, b II 4°76, pp.25-29.

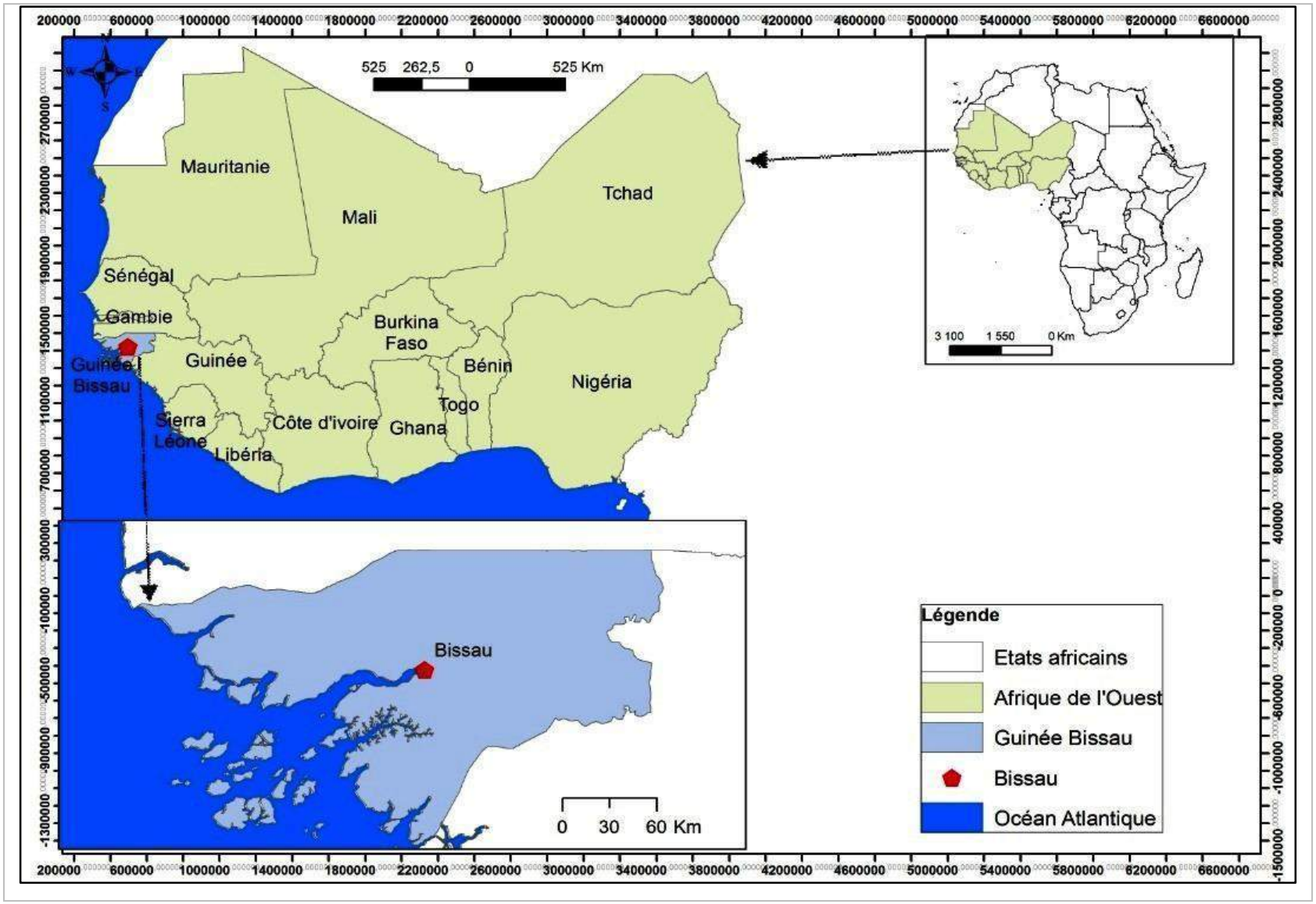


Carte 2 : Carte de situation de la Guinée Bissau

(Source: Institut mondiale de l'eau, 1995, adaptée par Gomis, E.N, 2018)

Avec une population de 884 534 hbts en 2019[171], la ville de Bissau *(Carte 3)* se trouve sur la rive droite du Rio Gêba sur la côte ouest de la Guinée-Bissau. En plus des huit régions administratives, il y a le Secteur Autonome de Bissau (SAB) la plus grande ville du pays. La ville à une superficie de 77 km² et se localise entre les 11° 51’ 48° latitude nord et 15° 35' 51° longitude ouest. Elle est bordée au nord par la ville de Mansoa, Canchungo et Cachéu au sud par celle de Bula, à l'est par de Bafata et Gabu et à l'ouest par l'Océan Atlantique et l'archipel des Bissagos.

[171] Données Banque Mondiale 2020.



Carte 3: Carte de situation de la ville de Bissau

(Source: Gomis, E.N, 2018)

1.2.Relief, climat et végétation de la ville de Bissau

Le relief de la ville de Bissau est très bas avec une petite élévation vers le nord-est formant le plateau de Bissalanca. Les sols sont argileux et de type ferralitique de couleur rouge. Ils sont relativement perméables permettant une absorption facile des eaux de pluie. Localisée sur la côte, Bissau se trouve dans le domaine sub-guinéen. Son climat est soumis aux influences maritimes. Il est caractérisé par deux saisons dont une saison pluvieuse de cinq mois allant de juin à octobre et une saison sèche de sept mois de novembre à mai. La pluviométrie atteint 1 589 mm d'eau en moyenne. La température moyenne annuelle est de 26,3° C avec une moyenne de 27,4° C pour le mois le plus chaud et 24,4° C pour le mois le plus froid. L'humidité relative est en moyenne de 67,4 % avec un maximum de 88,9 % en août. Les vents qui prédominent sont de direction sud et Sud-ouest.

1.2.1. Division administrative, décentralisation et développement locale en Guinée-Bissau

Sur le plan administratif, le pays est divisé en quatre provinces et huit régions administratives auxquelles s'ajoute le SAB. C'est en 1995 que l'Assemblée Nationale Populaire (ANP) a décidé de modifier la Constitution afin d'y inclure l'existence des Collectivités locales. Les régions sont à leur tour divisées en secteurs (au nombre de quarante). Bien qu'il ait adopté des lois sur la décentralisation, le pays ne compte toujours pas de Collectivités locales ayant à leur tête des élus. Pour l'heure, les circonscriptions administratives sont encore sous la tutelle de représentants de l'État. La région constitue le seul noyau administratif opérationnel, l'État y étant représenté par un gouverneur relevant du ministère de l'Administration territoriale. Au niveau des secteurs, l'Etat est représenté par l'administrateur du secteur secondé par les quelques fonctionnaires en poste. Au niveau des sections, l'Etat n'a plus de représentant direct, mais s'appuie sur les structures traditionnelles, les *''regulo''*. A leur tour, ces *''regulo''* s'appuient sur des Conseils d'anciens. Enfin, au niveau des villages, les chefs de village, s'appuyant sur les structures traditionnelles, assurent le règlement des affaires et des conflits locaux[172]. La Guinée-Bissau dispose de textes relatifs à la gestion des Collectivités locales qui ont été adoptés avant la guerre d'indépendance, mais ils n'ont toujours pas été mis en vigueur. Le SAB est considéré dans son entité comme urbain, alors que les autres régions ont une partie urbaine et une partie rurale.

A travers la politique de la décentralisation, les autorités bissau-guinéennes ont voulu promouvoir le développement des Collectivités locales et de l'ensemble des régions du pays en

[172] Deuxième Document de Stratégie Nationale pour la Réduction de la Pauvreté (DENARP II) 2011-2015, Bissau, Juin 2011, p. 64.

s'appuyant sur la révision des textes de 1995. Ainsi, il s'agit de doter les Collectivités locales de moyens financiers et humains selon une stratégie de mise en œuvre réaliste qui tient compte des capacités institutionnelles et financières du pays. Les efforts entrepris depuis plusieurs années portent sur le renforcement des administrations régionales autour du gouverneur et la promotion des initiatives locales susceptibles de créer des capacités locales de programmation et d'animation des économies locales.

Actuellement, malgré ses faibles moyens financiers et humains, l'Etat essaie de parer à toutes les urgences dans les régions et les localités les plus reculées. La décentralisation apparaît comme un levier important dans l'amélioration des services publics de base et la dynamisation des économies locales en Guinée-Bissau. Elle est et reste un vecteur important dans la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) lancés par les Nations unies en 2000.

1.2.2. Contexte politique de la Guinée-Bissau

Après la longue guerre menée par le Parti Africain pour l'Indépendance de la Guinée et du Cap-Vert (PAIGC) qui aboutit à l'indépendance le 24 septembre 1974, la Guinée-Bissau est entrée dans une période d'instabilité politique presque continue. A partir de 1991, le PAIGC adopte une révision constitutionnelle permettant l'émergence d'autres formations politiques. Les premières élections pluralistes ont lieu en 1994. Mais le pays connaît une histoire politique mouvementée au cours de la décennie 2000. La vie politique est principalement marquée par la persistance de l'instabilité politique, la fragilité de l'État et le non-respect des règles de l'État de droit démocratique, en particulier en ce qui concerne la subordination de l'armée au pouvoir civil. La guerre civile engendrée par le conflit politico-militaire de 1998 à 1999 crée des difficultés politiques, économiques et sociales et laisse le pays dans une situation délétère que les autorités ne réussirent pas à surmonter.

La guerre civile a été particulièrement dévastatrice, faisant des milliers de morts et de personnes déplacées, détruisant une grande partie des infrastructures et réduisant le revenu national de 28 % pour la seule année 1998. L'instabilité politique est en grande partie due à l'interférence des militaires dans le processus politique et elle perdure au cours de la décennie 2001-2010[173]. Elle s'est traduite par une succession rapide de gouvernements d'une durée moyenne de six entre 2000-2004 et puis de deux ans entre 2004-2009. L'ingérence de l'armée dans les affaires politiques mine les efforts entrepris pour la consolidation de la démocratie et de l'État de droit[174].

[173] Rapport d'Exécution du Programme d'Action de Bruxelles en faveur des pays les moins avancés pour la décennie 2001-2010, Bissau, Septembre 2010, p. 3.

[174] Deuxième Document de Stratégie Nationale pour la Réduction de la Pauvreté (DENARP II) 2011-2015, Bissau, Juin 2011, p. 14.

Dans un contexte de recherche de solutions, d'importants efforts sont consentis par les gouvernements successifs pour doter le pays d'un cadre stratégique de développement permettant de poursuivre les objectifs d'amélioration de la gouvernance et de création d'opportunités de revenus pour les populations. Le premier Document de Stratégie Nationale pour la Réduction de la Pauvreté (DENARP I) réalisé après les élections législatives de 2004, est le reflet de ces efforts. Cette tendance s'est renforcée après les élections présidentielles en 2005, et le retour à une vie constitutionnelle normale. Mais avec la chute du gouvernement en 2006, l'amorce de stabilisation est interrompue, plongeant le pays dans une situation d'insécurité, d'instabilité militaire et de fragilité politique.

La situation du pays s'est compliquée à partir de 2006 avec un nouveau facteur déstabilisateur : le développement des circuits de trafic de drogue. Des narcotrafiquants d'Amérique Latine ont trouvé en Guinée-Bissau un contexte de crise favorable au trafic de drogue dont ils peuvent tirer profit. Le pays sert de base au transit de stupéfiants vers d'autres destinations, notamment l'Europe. On estime que la valeur de la cocaïne en transit a pu certaines années excéder le revenu national du pays[175]. Les effets de ce trafic se font ressentir plus fortement dans la vie publique du pays et le fonctionnement des institutions, conjugués à d'autres facteurs générateurs d'instabilité politique, d'affaiblissement de l'État et le développement de la corruption. Le phénomène dégrade l'image du pays et de ses institutions au niveau international, compromettant les actions du gouvernement de l'époque.

En 2007, l'Etat se dote de deux instruments politico-parlementaires pour une nouvelle gouvernance : le « Pacte de Stabilité Politique Nationale et l'Accord de Stabilité du Gouvernement et du Parlement » vise essentiellement à créer une base parlementaire solide pour garantir un climat de stabilité durable dans le pays, à mettre en place un gouvernement de consensus national entre les parties signataires (les trois principaux partis politiques : PAIGC, PRN[176] et le PRS[177]) et les autres forces politiques avec ou sans sièges parlementaires, y compris la société civile, à mettre en œuvre des réformes urgentes susceptibles de sortir le pays de la situation d'étranglement et de paralysie fonctionnelle de l'État et de l'administration publique dans les secteurs clé de la vie nationale. Mais ce pacte sera ensuite nul et non avenu, car les principaux signataires ont voté une motion de censure contre le gouvernement de l'époque conduisant à sa chute et son remplacement par un autre gouvernement.

Pour relancer l'économie freinée par l'impasse politique dans laquelle se trouve le pays, s'est tenue la Conférence des donateurs (Genève 2006) sur la base du DENARP I. Mais ses clauses ne sont

[175] Rapport d'Exécution du Programme d'Action de Bruxelles en faveur des pays les moins avancés pour la décennie 2001-2010, Bissau, Septembre 2010, p. 3.

[176] Parti du Renouveau Social

[177] Parti de la Rénovation Sociale

pas respectées créant plus de difficultés dans le pays. C'est comme ça que la Guinée-Bissau évolue jusqu'en janvier 2009, moment où elle rentre dans un nouveau cycle de gouvernance marquée par la mise en œuvre d'un programme d'assainissement des finances publiques, la création de meilleures conditions pour la mise en œuvre des programmes de réformes dans les secteurs de la défense et de sécurité, de la fonction publique et de la justice. L'assassinat du Président Joao Bernardo Nino Vieira le 2 mars 2009 par les militaires juste après un attentat à la bombe qui a tué le général en chef du pays Batista Tagme Na Waye replonge le pays d'Amilcar Cabral dans le désarroi. En août 2010, un processus de réconciliation nationale est lancé par l'ANP, sous le haut patronage du Président, Malan Bécaye Sagna, en associant toutes les forces vives de la nation dans le cadre d'une Conférence nationale. De cette pacification de la vie politique nationale naissent des accords importants de relance économique entre l'État et ses partenaires de développement. Ce nouveau climat de confiance et de développement de cadres de partenariats sur des bases plus solides encourage l'économie et permet l'achèvement de l'initiative pour l'allégement de la dette pour les Pays Pauvres Très Endettés (PPTE), donnant de la crédibilité du gouvernement auprès de ses partenaires au développement.

1.2.3. Situation économique de la Guinée-Bissau

L'histoire économique de la Guinée-Bissau est étroitement liée à l'évolution de la vie politique. La situation économique a souvent été dégradé par l'instabilité politique chronique, marquée ces dernières années (entre 1998 et 2009) par des coups d'état répétés, la contestation des élections présidentielles et législatives, de graves carences dans les infrastructures économique de base, y compris dans le secteur de l'énergie et des transports, sans oublier l'impact des crises économiques internationales et des crises pétrolières qui placent le pays jusqu'en 2016 dans l'impasse. Après une longue période de récession au début des années 2000, suivie d'une légère reprise en 2007, l'économie de la Guinée-Bissau est entrée dans une nouvelle phase de croissance à partir de 2008. Le taux de croissance réel moyen a été de 3,1 % entre 2008 et 2009 : en nette amélioration par rapport aux résultats de 2006 et 2007 (1,2 %) mais nettement inférieur à l'objectif de 5 % fixé dans le DENARP I. En 2010, le taux de croissance économique a atteint 3,5 %[178]. Il était de 4,8 % en 2015, 5,7 % en 2016 et 6,2 % en 2017[179].

La croissance est principalement tirée par l'agriculture, avec un rôle moteur du secteur de la noix de cajou. Les perspectives de la croissance économique demeurent fragiles, car fortement influencées par le climat sociopolitique et de la continuité des réformes engagées par le gouvernement

[178] Deuxième Document de Stratégie Nationale pour la Réduction de la Pauvreté (DENARP II) 2011-2015, Bissau, Juin 2011, p. 15.

[179] Le contexte économique de la Guinée Bissau, www.expert-comptable-international.info/fr/pays/guinéa-bissau/économie-3.

depuis un certain nombre d'années. Le pays souffre encore de sa dépendance au secteur agricole notamment par la culture de la noix de cajou dont la demande a augmenté en 2015. Considérée comme le « pétrole vert » de la Guinée-Bissau, la noix de cajou représente 70 % des emplois et plus de 90 % des exportations. La performance économique reste fortement liée au volume de production et au prix de la noix de cajou. Cultivée sur 12 % du territoire national, la noix de cajou est le principal poste d'exportation de la Guinée-Bissau. Les autorités s'efforcent de développer la production, très lucrative. Beaucoup plus lucrative, actuellement, que la bauxite, même si le pays possède entre un tiers et la moitié des réserves mondiales de ce minerai[180].

Ce secteur central, qui soutient l'économie, représente près de deux tiers du Produit Intérieur Brut (PIB). En 2019, la Guinée-Bissau a exporté près de 200 000 tonnes de noix de cajou, alors qu'en 2018, elle en a exporté plus de 140 000 tonnes[181]. Le pays dispose également de conditions naturelles idéales pour l'agriculture et une côte poissonneuse ainsi que d'importantes ressources minières.

La Guinée-Bissau est un des pays les plus pauvres du monde, 80 % de la population vit sous le seuil de pauvreté. Figurant parmi les dix derniers pays dans le classement de l'Indice de Développement Humain (IDH) des Nations Unies (IDH de 0,46 en 2017[182]), la Guinée-Bissau doit également faire face à une croissance démographique galopante, la population devant doubler d'ici 2050. Le pays est enfin miné par la présence des trafiquants de drogue sud-américains, qui s'appuient parfois sur l'armée. Le limogeage en 2014 du chef d'Etat-major de l'armée, Antonio Indjai, montre la reprise en main du pays par l'État, tendance qui s'est renforcée en 2015. Enfin, le pays fait face à un accroissement des inégalités[183].

1.2.4. Analyse de la situation démographique de la Guinée-Bissau

Dans le cadre de la production des statistiques de la population, la Guinée-Bissau a réalisé trois recensements généraux de la population et de l'habitat : le premier à eu lieu en 1979, le deuxième en 1991 et le troisième en 2009. De plus, pour mieux connaître la situation socio-sanitaire de sa population, la Guinée-Bissau a réalisé quatre enquêtes à indicateurs multiples en 1996, 2000, 2006 et 2010. Certaines enquêtes sectorielles (santé, éducation, agriculture, etc.) fournissent des données pertinentes et contribuent à l'amélioration des connaissances de l'effectif et les conditions de vie des populations en Guinée-Bissau. S'y ajoutent les sources de l'état-civil, qui malheureusement n'a qu'une

[180] Dumas, L.R, « Guinée-Bissau: le cajou, cette noix oléagineuse qui sauve l'agriculture », septembre 2017.

[181] Xiao, X, Yi, S.L, *« Guinée-Bissau : campagne de commercialisation de la noix de cajou sur fond de controverse »*, avril 2019, http://french.peopledaily.com.cn/Afrique/n3/2019/0422/c96852-9570413.html.

[182] Human development Reports, Perspective monde, 17/12/2019.

[183] Le contexte économique de la Guinée Bissau, www.expert-comptable-international.info/fr/pays/guinéa-bissau/économie-3.

faible couverture géographique. Aujourd'hui, la population bissau-guinéenne se situe à 2 052 520 habitants[184]avec un taux d'accroissement 2,42 %[185].

2. Evolution démographique de la ville de Bissau

L'étude de l'évolution démographique d'une population me permet de comprendre les dynamiques de la répartition et de son comportement dans le temps et dans l'espace. Je vais appuyer ici sur les résultats du dernier recensement général de la population et de l'habitat réalisé en 2009 et également sur des estimations pour avoir les statistiques actualisées. L'actualisation des données de 1991 m'a permis de mieux saisir le comportement de la population dans le temps et dans l'espace.

Depuis le transfert de la capitale de la Guinée-Bissau de Bolama à Bissau en 1941, la nouvelle capitale bissau-guinéenne connaît une forte croissance démographique. En 1960, elle était de 25 524 hbts d'après le PGUB. Cet effectif s'agrandit avec la guerre de libération conduite par le PAIGC à partir de 1959. La guerre d'indépendance à embrasé les campagnes poussant les populations à fuir la guerre et s'installer dans les grandes villes où le maquis était absent. La capitale Bissau accueille dès lors de plus en plus de monde. Cet accroissement est avivé par les politiques d'assouplissement des mesures répressives et ségrégationnistes du pouvoir colonial qui limitait les déplacements à Bissau.

Entre 1960 et 1970, la population de Bissau a plus que doublé en passant de 25 524 hbts à 68 242 hbts, soit une augmentation de 36 718 hbts entre les deux périodes. Cette croissance démographique sera à l'origine de l'occupation anarchique de l'espace urbain par des néo-citadins qui ont du mal à s'intégrer dans leur nouveau cadre de vie. La conséquence directe est une expansion spatiale sans précédent de la ville dans toutes les directions. On note une légère stagnation des effectifs de la population à Bissau les premières années qui ont suivi les indépendances, mais la croissance démographique reprend de plus belle pour atteindre 109 214 habitants en 1979 avec un taux d'accroissement de 4,7 %. La population de Bissau représente alors 14,2 % de la population totale du pays.

En 1991 on enregistre dans la capitale 179 202 habitants pour une densité de 2 520 hbts/km^2. Avec un taux d'accroissement de 3,4 % en 2001, la population est passée de 341 000 hbts à 365 097 hbts lors du dernier recensement de 2009 avec une densité de 3 098 hbts/km^2. La population est estimée à 884 534 hbts (2019), pour une densité autour de 5 195 hbts/km^2. L'augmentation de la population dans la capitale est le fruit d'une évolution significative de la population urbaine du pays : elle était de 63,8 % en 2005, 65,5 % en 2010, 66, 6 % en 2015 et 67, 8 % en 2020. Le taux d'évolution de la population de Bissau est passé de 21,6 % de 2005 et 2010 à 20,7 % de 2015 à 2020, soit un léger

[184] Guinée-Bissau Population 2019-Country Meters.info.
[185] *Idem*.

ralentissement de l'évolution de la population. Cela s'explique sans doute par la relative accalmie dans le pays et le redressement de la situation économique avec les bons résultats obtenus par une bonne campagne de la noix de cajou.

Si dans les premières années de sa fondation la ville avait l'image d'une petite bourgade qui n'intéressait pas l'administration coloniale portugaise, on note depuis le premier recensement démographique de la population depuis les indépendances une croissance rapide de la population de la ville. Cette croissance est due à la fois à une forte fécondité et à une baisse considérable de taux de mortalité et également à un fort exode rural dû au manque d'infrastructures et de services de base dans les autres grandes villes du pays. La population de Bissau fait par exemple trois fois celle de Bafata la deuxième plus grande ville du pays : il faut souligner que l'administration coloniale n'avait pas le souci de développer d'autres centres urbains, hormis Bolama qui a été pendant près de cinq décennies la capitale de la colonie de la Guinée portugaise, Cachéu, Canchungu Bafata, Tombali, Oio et Bissau les autres chefs lieux sont presque déserts.

3. Evolution historique de la Guinée-Bissau

L'histoire de la Guinée portugaise n'est pas écrite. « L'Historia da Guiné 1418-1918 » de Joao Barreto reste purement événementielle, encombrée de jugements de valeur, et compte de prodigieuses lacunes. Les livres sur l'ensemble des colonies portugaises (Vasconcelos, Galvao-Selvagem) survolent l'histoire de la Guinée tout aussi vite, ni plus mal, ni mieux, que l'Encyclopedia Britannica, par exemple. Les deux tomes de Teixeira da Mota, « Guiné Portuguesa », constituent une vaste et remarquable synthèse, avec une dimension historique réelle, mais inévitablement sommaire. L'histoire de cette ancienne colonie portugaise reste donc à faire.

Le refus du gouvernement portugais de suivre la voie de la décolonisation, la naissance d'une insurrection nationaliste ont peu à peu placé ce pays sous les projecteurs[186]. Les conséquences d'une transition coloniale entre Portugais et Nationalistes mal négociée, une urbanisation galopante, une situation politico-économique en dents de scie, l'absence de politiques urbaines adaptées à une population qui ne cesse d'augmenter constituent autant de facteurs qui m'on poussé à m'intéresser à la Guinée-Bissau.

Le début de la pénétration portugaise dans le territoire actuel de la Guinée-Bissau remonte au XVème siècle, avec le débarquement des premiers navigateurs européens sur cette partie de la côte occidentale de l'Afrique. En 1443, Dom Duarte, successeur de Dom Joao 1er, attribue à son frère cadet Dom Henrique la responsabilité de l'Archipel de Madère avec le droit de *''quint''*, c'est-à-dire la perception du cinquième des bénéfices tirés des expéditions et des possessions ultra-marines.

[186] Mettas, (J), La Guinée portugaise au XXe siècle, Académie des Sciences d'Outre -Mer, Paris, 1975, p. 15.

Cette nomination participe de la politique de la couronne portugaise en faveur des expéditions outre-mer vers le milieu du XVème siècle (en 1440) pour trouver de nouveaux débouchés commerciaux[187].

Dès lors, Dom Henrique fait de fréquents séjours en Algarve, au Sud du royaume où il reçoit les pilotes, cartographes, savants et voyageurs qui entrent à son service[188]. En lançant barques et caravelles vers des rivages jusqu'alors inconnus, le roi du Portugal satisfait une double curiosité : vérifier les récits prétendant qu'au-delà des régions tenues par les Maures, il existait des royaumes chrétiens avec lesquels il serait possible de commercer mais aussi convertir des peuples idolâtres et païens[189]. Dans sa dédicace à Francisco de Vasconcelos da Cunha, André Donelha montre l'importance de ces territoires ultra-marins pour la couronne portugaise durant cette période. Il transcrit ses notes sur "les coutumes et les choses des pays" qu'il a parcourus dans sa jeunesse parce qu'il voyait chez le gouverneur "une curiosité de savoir les choses" de la Guinée… Le Gouverneur a l'intention de se rendre en Guinée dans l'idée entre autres, de convertir des Africains au christianisme et de fonder des établissements et des forteresses pour combattre les Hollandais qui, selon certains bruits, peuvent s'installer dans la Serra Leoa[190].

Ainsi, Nino Tristao parvient en 1443 de dépasser le Cap Blanc sur la côte de l'actuelle Mauritanie et l'île d'Arguin, mais ces premiers contacts sont décevants, en raison du vide rencontré dans ces contrées désolées : il ne ramène avec lui que des captifs dont les récits toutefois renseignent sur les routes de l'or et des régions encore inconnues, peuplées de nègres idolâtres. Ces prisonniers deviennent esclaves, ce qui constitue à ce moment la seule richesse que les Portugais tirent de ces expéditions. Ces esclaves sont destinés aux tâches domestiques dans les grandes villes du Portugal et notamment à Lisbonne, aux travaux agricoles et d'autres services plus pénibles au Cap-Vert. Plus tard, ils serviront dans les plantations de canne à sucre et industries du Brésil[191]. Mais également constituaient la seule richesse que les Portugais pouvaient tirer de ces expéditions. Ils servaient de main-d'œuvre qui faisait défaut dans les plantations et dans les grandes villes au Portugal et notamment à Lisbonne.

En 1446, Tristão longe au Sud du Cap-Vert une côte marécageuse, ponctuée d'estuaires, qu'il nomme ''fleuves de la Guinée du Cap-Vert[192]. Le chroniqueur Azurara raconte qu'après trois voyages successifs le long de la côte jusqu'au Cap Branco, Tristão, chevalier engagé au cabinet de l'Infante,

---

[187] Enders, (A), Histoire de l'Afrique lusophone, Editions Chandeigne, Paris, 1994, p.14.

[188] *Ibidem*.

[189] *Ibidem*.

[190] Donelha, (A), Description de la Sierra Léoa et des Rios de Guiné do Cabo Verde 1625, Lisboa, 1977, Junta de Investigaçoes Cientificas do Ultramar, p. 28-29.

[191] Annuaire de la Guinée portugaise, 1946, p.207.

[192] Enders, (A), *op.cit.*, p.17.

débarque dans un fleuve où il pense trouver quelques peuples[193]. Il découverte le territoire des Bissagos[194]. En fait, jusqu'en 1870, où les Portugais commencent à développer une colonie, les territoires détenant des comptoirs sont communément appelés Bissagos, du nom de l'archipel où ils sont établis en majorité[195].

Dès 1469, l'armateur Fernao Gomes signe un contrat de bail avec les autochtones, mais le contact est déjà établi avec les indigènes Pépel et les habitants de l'île de Santiago où embarquent des esclaves venus des fleuves de Guinée, sur autorisation concédée par la Cour. Les Portugais explorent ainsi les estuaires et reconnaissent la côte de mangroves, traversent les forêts dans le but d'obtenir de l'ivoire, de l'or et des esclaves. Ils se lancent à la découverte des terres de l'intérieur où trouver la marchandise souhaitée en échange de produits importés de la métropole. En profitant de ce privilège royal, ils parviennent à s'établir en quelques points de la côte, dont Bissau mais leur tentative est éphémère à cause de la méfiance et même des rébellions chroniques des autochtones de l'Île, soumis aux chefs coutumiers auxquels ils payaient des impôts injustes[196].

L'histoire de la ville de Bissau est donc directement liée au commerce des esclaves comme c'est le cas pour bons nombres de villes du littoral africain à cette époque-là. Elles sont très tôt intégrées dans la dynamique de la mondialisation dans le cadre de la traite négrière au XVIème siècle. Mais depuis la découverte de la Guinée-Bissau en 1446 par Nino Tristao à 1581, il n'y a rien de précis sur l'existence des comptoirs portugais entre le Rio de Cachéu et le Rio Grande[197] de Guinala[198]. Il semble que les deux premiers comptoirs datent de peu avant 1581 aux abords du Rio San Domingos

---

[193] Teixeira, J.P.F), *art.ci*t, p.15.

[194] Population insulaire, vigoureuse et guerrière, les Bissagos sont des noirs rudes, sauvages, entreprenants et des navigateurs intrépides. Nus dans leurs pirogues, ils affrontaient souvent la mer par le mauvais temps. A l'époque de la traite des négriers, ils redoublent d'audace dans les excursions qu'ils dirigeaient sur le continent, et transformés en écumeurs de la côte, enlevaient par surprise les habitants, pour les vendre aux négriers.

[195] Brosselard, (C.H), La Guinée portugaise et les possessions françaises voisines, Lille, 1889, Imprimerie L.Danel, p. 1.

[196] Annuaire de la Guinée portugaise, 1946, p.207.

[197] Pour ce cas, il serait difficile d'admettre que les portugais s'étaient déjà installés dans la zone. Il serait également impossible qu'ils s'y installent sans débouchés ou moyens d'existence : le commerce, par exemple. Quant aux fleuves indiqués qui abritent les dits premiers comptoirs, leur localisation reste imprécise dans les différentes sources consultées. Cette lacune pourrait signifier soit le niveau de scolarité de l´informant ou le reflet de la différente anglo-portugaise du XVIII siècle à propos de la question d'antériorité nationale relative à la découverte de l'Île de Bolama. Le fond de ce conflit était à qui revenait le droit de commerce exclusif dans la zone. D´où, probablement, le chapel et d´événements douteux ou anachroniquement datés pour calmer les Britanniques ; et d'imprécisions ou de sources floues sur certains cas spécifiques de la Navigation Transatlantique lors des dites découvertes maritimes du XV. Ce différend de priorité historique a été résolu par l'arbitrage du Président Ulysses Grant des Etats-Unis d´Amérique.

[198] De nos jours, il s'appelle Guinara, une région administrative au Sud du pays. Le changement du nom n'a aucune raison absolument politique, mais il résulte d'une simple variante dialectale locale engendrée par la cohabitation de divers sujets polarisés sous domination Peule, quelle qu´elle fût. Exemples : les Baynounk, les Peuls et les mandingues prononcent le *K* à la place de *G*. Aussi, chez les Bijagós, il y a des cas identiques entre différentes îles.

au nord de Cachéu. La présence des Portugais est également signalée à cette époque-là au Rio Géba et au Rio Grande[199].

Jusqu'à la fin du XIXème siècle, la Guinée-Bissau (réduite aux petits forts de Bissau et de Cachéu ainsi qu'à trois ou quatre préside) est un hinterland naturel des îles du Cap-Vert[200]. En effet, jusqu'en 1870, les comptoirs des Bissagos dépendent de l'administration des îles du Cap-Vert, on y envoie un gouverneur particulier qui reçoit directement ses ordres du Gouverneur Général de cette colonie. Ce fonctionnaire ne dispose que de quelques subordonnés, et d'une centaine de soldats, la plupart indigènes du Cap-Vert. Les Portugais occupent alors en Guinée, Ziguinchor, dans la Casamance, Cachéu et Farim, dans le Rio Cachéu, le site de Bissao, et Géba dans le Rio Géba. En 1870, lorsqu'ils groupent ces établissements en colonie autonome, le chef-lieu est établi à Bolama[201] et non pas à Bissau qui est reléguée au second plan.

Bolama est une île découverte par les Portugais en 1446, et elle leur est cédée par le roi de Guinala en 1607, mais ils ne profitent guère de leurs droits acquis car ils ne l'ont pas mis en valeur.

En 1700, le Directeur de la Compagnie Française du Sénégal, Brue séduit par le bel aspect de l'île, ses collines boisées entrecoupées de riches prairies bien arrosées décide de fonder une colonie pour le compte de la France. Et pour s'assurer de sa possession, il se rend chez le roi des Biafares qui lui abandonne l'île pour qu'il y exerce certains droits. Lorsque Brue est rappelé par la métropole, ses projets de colonisation sont finis. C'est la raison pour laquelle la France n'a jamais pu profiter des droits acquis depuis 1700 par le Directeur de la Compagnie Française du Sénégal.

En 1793, la couronne anglaise intéressée par l'île organise une expédition par le biais du Capitaine Beaver pour la coloniser. Mais les Anglais ne profitent pas non plus des aménités du lieu, de ses possibilités agricoles ou de la main d'œuvre bon marché qu'ils tirent de l'occupation de l'île[202]. Jusqu'à leur départ en 1870, après l'arbitrage du Président des Etats Unis Ulysses S. Grant à propos du litige avec les Portugais, les Anglais n'ont rien entrepris pour la mettre en valeur.

Après le passage éclair des Anglais, les Portugais exercent leur autorité sur l'île qui devient la capitale de la Guinée-Bissau en 1941, et décident de faire valoir leurs intérêts en donnant à l'estuaire de Bissau une place de choix dans leur logique d'occupation.

Bissau est pendant trois siècles un modeste comptoir. Son noyau urbain végète sous la protection d'une forteresse et d'une muraille et s'étend sur une superficie de 10 hectares *(Photo 5).* Le bourg est serré entre la muraille et la forteresse, bordé par deux marais s'ouvrant sur une plage boueuse.

---

[199] De Moraes (G), Castro, (A), *op.cit*, p.5.
[200] Da Silveira, (J.F), *art.cit*, pp.74-95.
[201] Brosselard, (C.H), *op.cit*, p. 1.
[202] *Idem*, p. 1.

D'après des témoignages d'auteurs qui l'ont visité ou y ont vécu durant le siècle dernier, Bissau présente des conditions sanitaires, d'hygiène et d'habitation déplorables[203]. Bissau dans les années 1800 est dans un état primaire en ce qui concerne les conditions de vie et d'hygiène.

Dès l'implantation des premiers navigateurs portugais sur les côtes africaines au XVème siècle, Bissau joue toujours les seconds rôles au profil de Boté, de Bolama et de Cachéu, qui offrent une meilleure position géostratégique et des potentialités pour l'économie de la couronne. Ainsi, après leur passage à Caleukeusse, les Portugais s'installent à Cachéu, principale ville africaine de la périphérie à cette époque-là.

Conclusion

La ville de Bissau qui a rayonné dans tout l'espace sénégambien et qui a longtemps fait la fierté de la couronne portugaise est aujourd'hui une région administrative bissau-guinéenne sans possibilité économique majeure. Elle s'étend entre la forteresse et la chapelle *''Igreja Nossa Senhora da Natividade*'' à l'est face au Rio Cachéu au Nord. Elle s'élargit vers le Sud sur une épaisseur de trois rues parallèles et entrecoupées de ruelles transversales à angle droit. D'ouest en est, se développe une grande place centrale rectangulaire ayant servi avant d'entrepôt d'esclaves, de port commercial et d'interface. On pouvait encore y voir à quelques dizaines de mètres sous l'eau, le petit pont de pierres sur lequel marchaient les esclaves pour embarquer sur les navires[204].

Aujourd'hui, les édifices qu'on trouve à Bissau, Bolama comme à Cachéu datent du XVIème XVIIème siècle. Ces constructions rappellent la présence portugaise dans la zone. Et le style et la forme architecturale des bâtiments sont typiques d'une urbanisation portugaise Enfin la manière dont s'est mise en place l'administration portugaise dans cette partie de l'Afrique, notamment en Guinée-Bissau, permet de mieux comprendre le DUD de Bissau et son évolution.

[203] Da Silveira, (J.F), *art.cit*, pp. 74-95.
[204] Sissoko, (M), *art.cit*, pp. 1-8.

Chapitre 6: L'enracinement portugais

Introduction

Après la signature du traité de paix et de reconnaissance mutuelle des territoires qui ont fait l'objet de contentieux entre la France et le Portugal le 12 mai 1886, les Portugais réorganisent leur zone d'influence. Cela passe par un contrôle total des peuples de la Guinée-Bissau où les Portugais sont en conflit permanent avec les chefs indigènes notamment à Bissau.

A l'instar de Cachéu les Portugais choisissent Bissau pour sa position stratégique d'estuaire qui répond au besoin du commerce. Ils y installent des comptoirs pour pratiquer le commerce avec la population autochtone, les Pépels. Les échanges et les services qu'ils créent, attirent d'autres populations aux alentours. Bissau prend rapidement de l'importance sur Cachéu et Bolama, au plan administratif, militaire, démographique et économique. En 1687, le roi de la région de Bissau autorise les Portugais à construire une forteresse *« Fortaleza de Amura »,* qui est l'origine historique de toute l'agglomération. En 1832 et 1915, elle est considérée comme la capitale de la Guinée portugaise, et pour la troisième fois en 1941, elle devient la capitale[205] de la Guinée-Bissau indépendante.

1. Accord avec les royaumes locaux Pépel *''les Réglos''*

Jusqu'en 1905, les Portugais paient des impôts aux souverains locaux. Implantés d'abord à Cachéu et à Bolama avant de venir à Bissau, les Portugais signent en 1915 des accords avec les royaumes autochtones dans toute la Guinée-Bissau. Cela leur permet de s'installer progressivement à Bissau avant de se mettre à l'exploiter. Dans les clauses de ces accords il était convenu que les Portugais devaient verser le *''quintaiche''* un impôt en nature qu'ils versent régulièrement aux roitelets locaux, par exemple au roi des Pépels à Bissau. Cet impôt est composé, entre autres produits, d'alcool, de tabac, de vin, de spiritueux, de rhum, etc. En contrepartie, les rois indigènes autorisent les Portugais à rester chez eux et y pratiquer le commerce avec les populations locales. D'où la naissance d'un groupe hybride les *''christao novo''* qui contrôlent le commerce.

Par la suite, les Portugais obtiennent de ces rois locaux une autorisation qui leur permet de se déplacer seulement jusqu'à trois cent mètres de la côte[206]. Avant cela, les Portugais dorment en haute mer. Les relations de confiance, qui se sont créées grâce aux *''christao novo''* qui connaissent les populations et les rouages du commerce local, prospèrent avec la construction de la forteresse de Cachéu en 1588.

[205] Mendy, (F), *op.cit*, p. 61.

[206] Annuaire de la Guinée Bissau, *op.cit*, 1925, p. 5.

Cet ancien comptoir portugais est l'un des plus célèbres entrepôts d'esclaves et port commercial en Afrique occidentale, en raison de sa position sur la côte atlantique. Traversé par le fleuve qui porte son nom, et son profond estuaire, accessible et navigable à marée basse, il est possible d'y développer d'intenses activités commerciales entre les autochtones et les Européens. Les esclaves sont aux cours de cette période, les produits les plus recherchés, d'où un développement intense du trafic négrier des dans la zone de Cachéu[207].

La forteresse de Cachéu fut le premier édifice construit par les Portugais en Guinée-Bissau. L'érection de la forteresse, timide implantation des Portugais en Guinée-Bissau, s'est faite dans la douleur. Les souverains indigènes ne permettent pas aux Portugais d'utiliser les matériaux locaux, il faut donc les faire venir de l'île de Santiago du Cap-Vert. Le roi de Guinala autorise les Portugais à s'installer sur l'île de Bolama et à y ouvrir des comptoirs en échange de leur aide pour contenir les incursions des Bissagos[208]. Les Portugais connaissent les mêmes écueils lors de la construction de la première *"fortaleza São José''* en bois à Bissau. La signature de beaucoup d'accords, de traités et de concessions faites entre les Portugais et les pouvoirs traditionnels leur permet de disposer du terrain où construire la forteresse.

2. La construction de la forteresse et son rôle dans l'urbanisation de Bissau

La date de la construction de la *"fortaleza São José''* de Bissau *(Photo 1, Photo 2, Photo 3, Photo 4)* est imprécise[209]. Certaines sources fixent la première construction de la forteresse en 1696 par le Capitaine-chef José Pinheiro. Mais selon les plans du moine Manuel de Vinhais Sarmento elle aurait été initiée en 1753 puis continuée en 1766 avec le projet du Colonel Manuel Germano da Matta. D'autres sources enfin retiennent l'année 1766, comme début de la construction et 1773 pour la fin de l'ouvrage[210]. Ces différences dans la date des travaux témoignent des lacunes et des insuffisances de la documentation consultée.

La forteresse est un carré de pierres dont les dimensions varient selon les auteurs (100 ou 198 m, avec 10 ou 12 m de hauteur), flanqué de quatre bastions disposant officiellement de 43 pièces de fer et 9 de bronze ou plus modestement, 22 pièces de divers calibres, mais presque toutes démontées par manque de chariots. A l'intérieur, se trouve la résidence du gouverneur et des casernes pour 200 à 300 soldats, une église et un puits[211]. Elle est à 100 pas du fleuve *(Photo 4)*, dont elle est séparée

[207] Sissoko, (M), *art.cit*, pp.1-8.

[208] Annuaire de la province de Guinée, *op.cit*, 1925, p.5.

[209] Annuaire de la Guinée Portugaise de 1925 et de 1946.

[210] Teixeira, (J.P.F), *art.cit*, pp.1-17.

[211] Pelissier, R, Naissance de la Guinée portugaise et africaine en Sénégambie 1841-1936, ÉditionsPélissier, Paris, 1989, p. 92.

par un village chrétien. Il abritait des logements pour le Gouverneur, les corps d'officiers, les sergents et pour les soldats, en plus de la chapelle, une soute, des magasins et un puits[212].

Photo 1: Forteresse San José
(Source : Gomis, E.N, Août 2018.)

Photo 2: Un des canons de la Forteresse Saint José
(Source : Gomis, E.N, août, 2018.)

[212] Teixeira, J.P.F, *art.cit*, pp. 1-17.

Photo 3: Mur de sécurité de la forteresse
(Source : Gomis, E.N, août, 2018.)

Photo 4: Forteresse San José de Bissau vue aérienne
(Source : google earth)

Bourgade jadis insignifiante et subordonnée à Cachéu et Bolama, puis passée au statut de place de guerre[213], Bissau devient un établissement qui compte dans ses murailles, plus de cinq cent habitants libres et à peu près le même nombre d'esclaves. Il y a un commerce florissant et elle est par sa position géographique susceptible de devenir avec ses dépendances, une des meilleures colonies portugaises. Elle est une petite localité mal alignée, avec quelques cases couvertes de chaume et de terre, et d'un petit nombre de constructions solides, avec des feux d'illumination au nombre de 120 à 130. Elle est bordée par une palissade de l'est au nord-ouest et une autre palissade au sud-sud-ouest, et d'un autre côté par un village, enfin sur le côté nord-nord-ouest, le fleuve de Bissau lui sert de limite[214].

Dans son volumineux livre, Francisco Travessos Valdez, secrétaire du Gouvernement de Timor écrivait en 1864, *« nous avons trouvé quelques notes intéressantes sur la bourgade de Saint José de Bissau. Dans cette cité, entre les quatre Tours du fort, s'érigent majestueusement de gigantesques arbres. La grosseur du tronc d'un de ces arbres a un périmètre de 18 mètres. La dite cité fortifiée située sur la berge de l'estuaire du Géba a été construite en 1766 sous le règne du roi D.josé 1er. Au départ elle comprenait un logement pour le Gouverneur, de bons quartiers pour 200 hommes et officiers correspondants, une église d'invocation de Saint Joseph, la douane, de grands magasins et un puits d'eau potable »*[215].

L'administration coloniale, qui négocie au nom de la Compagnie dans les ports de Bissau et de Cachéu, déplore la fragilité de leurs forteresses, à cause de l'état de ruine dans lequel elles se trouvent. Nombre de ces forts ne durent pas longtemps, car leur existence obéit à des réalités économiques qui n'ont pas survécu. La Compagnie de ''*Grão Pará''* et ''*Maranhão''* négocie avec le *''regulo''* de Intim l'achat d'une parcelle de terre près de la plage et autour de la ville, pour construire la forteresse de Bissau.

L'histoire de Bissau en tant que ville commence avec la construction de la forteresse en 1766. Elle est baptisée *"Praça Sao José"* en hommage au roi du Portugal qui commanda sa construction. En 1836, elle devient la capitale du district de la Guinée, subordonnée au Cap-Vert. Jusqu'en 1879, cette Guinée n'est que la dépendance oubliée d'un Archipel misérable. Autrement dit "la colonie" d'une colonie, avec tout ce que cela comporte de négatif sur le plan de la gestion administrative, des priorités dans les investissements, du peuplement. Dans l'administration et dans l'armée, le personnel provient majoritairement de l'Archipel du Cap-Vert et non pas de la métropole, l'archipel jouant à la fois un rôle de tuteur que d'écran. En effet, le gouverneur à Praia, n'expédie dans les rivières de l'est

[213] Bissau est appelé place de guerre du fait de la construction de la forteresse pour assurer sa sécurité par rapport aux assauts répétés des indigènes mais également des concurrents français et anglais

[214] Pelissier, (R), *op.cit*, p. 92.

[215] Annuaire de la province de Guinée, 1925, p. 93.

que des fonctionnaires et des condamnés dont il souhaite se débarrasser, et les laisse sans grands moyens d'action (c'est les *lançados*). Le pouvoir réel est réparti en quelques dizaines de trafiquants métis et noirs acculturés, provenant pour l'essentiel du Cap-Vert, et accessoirement de familles étendues de créoles locales[216].

Une fois la Guinée-Bissau soumise à la tutelle portugaise, la petite bourgade évolue. Au XIXème siècle un nouveau plan directeur d'urbanisme est mis sur pied. Ce nouveau plan directeur permet aux Portugais de rendre le cadre plus accueillant et plus vivable. Les aménagements reflètent l'occidentalisation du territoire. La palissade construite autour de la *"Praça San José"* en 1844, est remplacée en rempart de pierres de 4 m de hauteur. Aux alentours des quartiers résidentiels, on note l'existence de quartiers traditionnels africains *(Photo 5).*

Cette palissade ou muraille est le symbole d'une ségrégation sociale car elle sépare le quartier des Blancs portugais et cap-verdien *(intra-muros)* des quartiers où vivent les Africains notamment les Pépels et les *''gourmets''* (extra-muros). Cette muraille sert de protection pour les Portugais contre les réactions des populations autochtones Pépels très hostiles à l'implantation portugaise. Plusieurs guerres opposent les Portugais et les Pépels entre 1844 et 1915.

En 1879, la Guinée portugaise est séparée du Cap-Vert, elle devient ainsi une colonie à part entière. Par la même occasion, Bissau perd son statut de capitale de la Guinée portugaise au profil de Bolama qui se trouve un peu plus au Sud. Bissau ayant des fonctions purement économiques, des travaux de la construction d'un poste de douane débutent en 1856.

[216] Pélissier, (R), *op.cit*, p. 27.

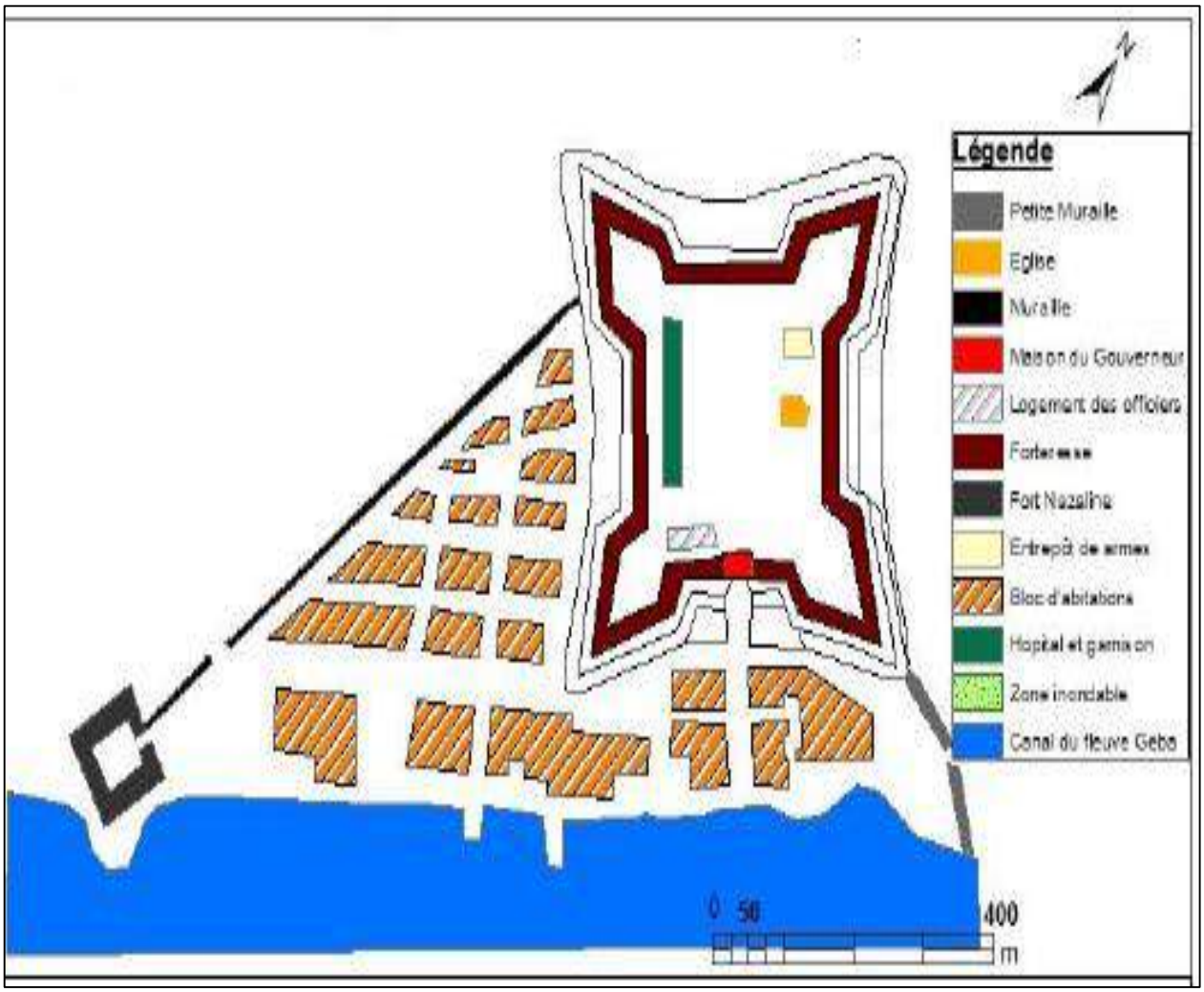


Photo 5: Plan du fort San José et ces alentours
(Source : Annuaire de la Guinée portugaise, 1946)

Ce plan du fort de San José *(Photo 5)* montre que la bourgade est bien organisée avec des maisons bien alignées sous forme de damier comme le premier plan directeur de Dakar tracé par Pinet Laprade. En 1868, la bourgade *''San-José''* de Bissau est habitée par 573 individus, dont 16 Européens, 166 Cap-verdien et 391 Guinéens[217] contre 30 à 35 000 habitants selon quelques-uns, et de 40 000 pour d'autres[218] en 1925.

Depuis sa découverte jusqu'à la fin du XVIIème siècle, la colonie de la Guinée-Bissau n'a bénéficié que de peu d'attention de la part des gouvernants portugais au profit d'autres territoires telles que l'Angola et le Mozambique. Ces deux colonies contrairement à la Guinée-Bissau sont des colonies de peuplement et ont bénéficié de nombreuses largesses et privilèges de la part des Portugais. Les effectifs des populations européennes résidant en cette période dans les différentes

[217] Teixeira, (J.P.F), *art.cit.pp.* 1-17.
[218] Mendes, (C), repris dans Annuaire de la province de Guinée, de 1925, p. 92.

agglomérations de la Guinée-Bissau et montrent de façon claire le désintérêt de la Couronne pour la colonie de la Guinée-Bissau *(Tableau 4)*.

Tableau 4: Recensement des populations européennes résidant à Bolama, Bissau, Cachéu, Farim, et Bafata en décembre 1925

Désignation	Portugais	Anglais	Français	Allemand	Italien	Autrichien	Suisse	Belge	Syrien	Total	Personnes recensées
Bolama	150	----	12	3	1	2	1	-----	1	170	300
Bissau	100	----	37	10	----	----	1	1	10	165	315
Cacheu	12	----	3	2	----	----	----	----	----	17	32
Farim	10	----	6	1	2	----	2	----	14	35	71
Bafata	40	----	7	2	----	----	1	1	70	121	100
Total	312	----	65	18	3	2	5	2	101	508	816

(Source: Annuaire de la province de Guinée, 1925)

C'est pour cette raison que la Guinée-Bissau en général et particulièrement la bourgade de Bissau, n'ont pas, encore jusqu'en 1925, le caractère d'une ville déjà aménagée, avec ses ruelles et avenue dans un alignement adéquat aux exigences modernes d'un bourg du XXème siècle. De ce fait, malgré son univers africain, avec ses places spacieuses, ses rues et ses avenues, Bissau s'affirme désormais comme une cité très distante des aspects qui caractérisent les villes africaines des années 1853[219]. Bissau, comme dans toutes les autres localités de la région, est presque vide : le bourg de *''San-José''* est habité par quelques ressortissants européens, cap-verdiens et indigènes, alors que la population urbaine des principales agglomérations de la Guinée portugaise connaissent entre 1940 et 1979 une croissance considérable comme en atteste le *Tableau 5***.**

[219] Annuaire de la province de Guinée, 1925, p. 92.

Tableau 5: Population urbaine civilisée dans les différentes agglomérations

Villes / Années	Bissau	Bolama	Bafata	Guinée Bissau
1940	1898	1336	574	------
1950	17 321	3 075	3 570	508 970
1960	25 524	3 000	------	521 336
1970	68 242	------	------	------
1979	105 273	3 332	13 429	767 731

(Source: Da Silveira. J.F, 1989)

A l'instar de Cachéu, la construction de la forteresse *''San José''* de Bissau par les Portugais a profondément transformé le paysage de la ville. Attirés par son caractère estuarien, les Portugais y ont installé des comptoirs pour commercer avec la population autochtone. Les échanges et les services qu'ils créent, attirent d'autres populations des alentours. Ces contacts font apparaître un groupe hybride appelé *''lançados*[220]*''*. Bissau prend très vite de l'importance sur les autres possessions portugaises dans la zone aussi bien sur le plan administratif, militaire, démographique et économique. L'autorisation du roi de Bissau donnée aux Portugais en 1687 pour construire la forteresse est à l'origine de toute l'agglomération. En 1832 et 1915, elle est considérée comme la capitale de la Guinée portugaise, puis pour la troisième fois en 1941, elle assume le rôle de la capitale du pays.

Comme toutes les autres villes en Afrique subsaharienne, Bissau souffre de sa croissance démographique galopante et d'une urbanisation non contrôlée. Contrairement aux pays du continent qui connaissent ce phénomène depuis fort longtemps, l'urbanisation en Guinée-Bissau est récente. Même si les bases de l'urbanisation se trouvent dans la démolition de la muraille de la forteresse pour agrandir le noyau urbain, son accélération commence véritablement après l'indépendance (1974). Ce retard s'explique par le contrôle exercé par le système colonial portugais sur la circulation des personnes dans le territoire et particulièrement vers les grandes agglomérations en particulier Bissau. Les populations ont besoin d'un laissez-passer pour se rendre d'un endroit à l'autre, de la campagne aux grandes villes. Comme la Guinée-Bissau n'a accédé à l'indépendance qu'en 1974, le processus d'urbanisation est déjà enclenché dans les autres pays riverains depuis longtemps.

Bissau regroupe la plus forte concentration de la population, des infrastructures socio-économiques et des services à l'échelle nationale. Beaucoup de jeunes en poursuite d'études quittent

[220] Les *''lançados''*, aussi connus sous le nom *''tangomaõs''* étaient des colons portugais qui se sont consacrés au commerce de la côte ouest-africaine en particulier, aux XVe et XVIe siècle. Le terme *''tangomão''* était principalement associé à la traite des esclaves.

la campagne pour la ville. Il en est de même pour accéder aux services de santé : il faut venir à Bissau pour obtenir des soins plus satisfaisants. Bissau se développe, à partir de la côte est pour s'étendre vers l'ouest, le nord et le sud. Elle se déploie à partir du centre-ville, phagocytant sur son passage des villages pépels notamment Bandim et Antula. Aujourd'hui, la ville essaime dans toutes les directions, et il en résulte un maillage composé de 45 quartiers.

Conclusion

A la lumière de ces statistiques, on peut constater que l'effectif de la population des civilisés (les assimilés) a considérablement augmenté au fil des années. La croissance économique, quant à elle, progresse de façon très lente dans la ville de Bissau. Ce retard s'explique par plusieurs facteurs parmi lesquels la dépendance administrative de la Guinée portugaise au Cap-vert, court-circuite les investissements portugais. Il s'explique aussi par la supériorité administrative de Bolama sur Bissau, car de 1879 à 1941, le siège du gouvernement portugais réside à Bolama.

De plus, Bolama présente de réelles potentialités pour la culture de l'arachide, ce qui en fait la première ville du pays au plan politique et économique. Plus tard, la délocalisation des activités économiques du sud vers le centre et l'est du pays contribue à donner à Bissau son rôle de point d'ancrage avec le marché international. La Guinée-Bissau produit pendant cette période, seulement des oléagineux, qui représentent, entre 1920 et 1960, plus de 80 % de la valeur totale des exportations du pays. L'arachide est dès le début de cette période en première position et représente à elle seule plus de 60 % des exportations[221].

[221] Da Silveira, (J.F), *art.cit*, pp. 74.

Chapitre 7: L'implantation portugaise et l'avènement de la Municipalité

Introduction

La ville fait l'objet de définitions diverses. Il faut le comprendre ici comme étant un groupement de population aggloméré définies par un effectif de population et par une forme d'organisation économique et sociale… Ces groupements ont pour base le rassemblement d'activités différentes, qui lui-même a pour conséquence la formation d'une société complexe (société urbaine)[222]. Dans ce chapitre, il sera question de voir non seulement les origines de la ville, mais également le processus par lequel l'administration coloniale s'est mise en place à Bissau avec l'implantation progressive des institutions. Ce schéma de l'évolution de Bissau aide à mieux comprendre le processus de la création de la ville de Bissau de sa fondation à nos jours *(Figure 8).*

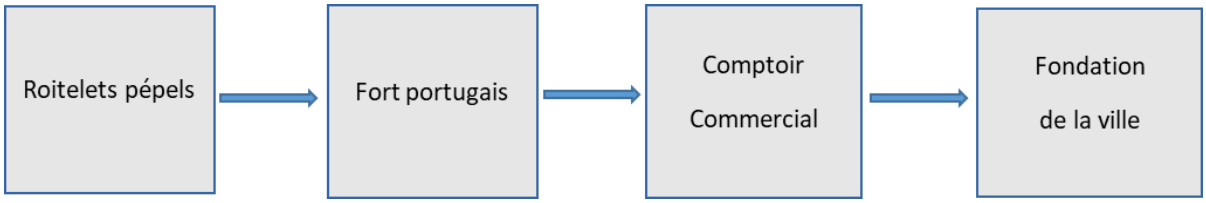


Figure 8: Processus d'évolution de la ville de Bissau
(Source : Gomis, E.N, Mémoire de Master II, Université Cheikh Anta Diop de Dakar 2012, p. 44)

A partir de ce schéma nous tentons de montrer comment Bissau a évolué au fil des années en quittant le stade de petits royaumes éparpillés sur l'ensemble du territoire avant la venue des portugais au XVème siècle jusqu'à devenir une ville sous l'influence coloniale. L'arrivée des Portugais dans cette partie de l'Afrique de l'ouest s'est vite traduite par une politique d'aliénation à tous les plans. Mais pour ce faire, il faut d'abord prendre possession de l'espace en vue de le gérer à leur propre convenance. Cela doit faciliter entre autres la maîtrise d'une population autochtone Pépels très hostile à l'occupation de leur terre, mais également l'exploitation systématique des ressources de la Guinée. En un mot, cette politique consiste à coloniser la Guinée-Bissau, ce qui marque le début d'une longue période d'exploitation coloniale de près de cinq siècles dès l'implantation des Portugais.

1. L'implantation portugaise et la mise en place de l'administration coloniale

Au XVème, les contacts des Portugais avec les autochtones sont très limités. Cette situation se traduit au fil des années par un renvoi progressif d'une couche marginale d'indigènes en périphérie des installations européennes. A partir du moment où les pouvoirs traditionnels locaux capitulent en 1915,

[222] Merlin, (P), Dictionnaire de l'urbanisation et de l'aménagement, PUF, Paris, 2010, p. 10.

les Portugais gèrent sans partage la ville. Cela se manifeste par une stratification ségrégation de l'espace qui résulte de la volonté du pouvoir des représentants de la Couronne de montrer la soumission de la Guinée-Bissau.

Une palissade est construite autour de la *"Praça San José"* en 1844. Elle est remplacée par un rempart de pierres de 4 m de haut. Autour des quartiers résidentiels, on note l'existence de quartiers traditionnels africains. Cette palissade ou muraille est le symbole d'une ségrégation socio-spatiale entre le quartier des Blancs portugais et Capverdiens intra-muros et les quartiers extra-muros où vivent les africains notamment les Pépels et les *''gourmets''*. Cette muraille servait de protection pour les Portugais contre les réactions des populations Pépels très hostiles à l'implantation portugaise. Plusieurs guerres les ont opposés entre 1844 et 1915.

Ce dualisme a longtemps constitué un handicap pour les colons portugais dans le développement de la ville et la mise en place de l'administration. Depuis le XVème siècle, les premiers Européens (les Portugais notamment) qui ont découvert cette partie de l'Afrique sont à Caleukeusse après être passés par Boté et à Cachéu. Leur méconnaissance de cette partie du monde les poussait à dormir en haute mer pour se protéger des assauts répétés des populations locales qui cherchent à leurs pacotilles. Ainsi, à Boté par exemple les vestiges des installations commerciales portugaise du XVème et XVIème siècle qui sont toujours visibles. Ce qui atteste d'une présence précoce précoce des Européens en Guinée-Bissau.

Le mépris et la méfiance des pouvoirs traditionnels ne leur permettent pas de finir ces installations. Les roitelets indigènes leur interdisent aux Portugais de construire des édifices sur leurs territoires. Cette restriction empêche longtemps les Portugais de prendre possession de l'estuaire de Bissau et de mettre en place leur administration. Cela dure tout au long de la période de la guerre d'occupation jusqu'en 1915 date à partir desquelles les Portugais ont cessé de payer l'impôt aux souverains locaux. A partir de ce moment, le pays bascule totalement entre les mains de ces colons Portugais.

L'arrivée des Portugais à Cachéu marque une nouvelle étape dans leurs relations avec les indigènes. La confiance commence à s'installer de part et d'autre. Cela est rendu possible par l'intermédiaire des ressortissants ibériques, Portugais et Espagnols, qui ont le statut de *"christao novo"*[223]c'est-à-dire de nouveaux chrétiens. Au même moment, Cet évènement les musulmans et la plupart des juifs sont contraints de retrouver au sud au de la Méditerranée notamment vers le Maroc et en Egypte[224]. Ces "*christao novo"* nouent des relations avec le monde noir par le canal du

[223] Après la chute de l'empire Byzantin en 1453, les musulmans et juifs que les chrétiens ont forcé à embrasser le christianisme est appelé christao novo.

[224] Selon Sissoko Mario, Historien et Directeur de la Maison des Anciens Combattants de La Guinée-Bissau, entretien réalisé le 05-10-2012, à Bissau.

Mozambique et de l'île de Zanzibar. Ils ont beaucoup contribué à l'établissement d'un climat de confiance entre les Portugais et les populations autochtones. Leur connaissance des Africains et leur maîtrise des routes commerciales, ont permis de faciliter la pénétration portugaise dans cette partie du monde.

De ces contacts est né le "*Prétougaisa"* c'est-à-dire les Portugais noirs. Le brassage de populations donne naissance à une langue de contact : le créole. Après que la colonie est soumise, la Couronne portugaise exploite au maximum les ressources disponibles. Elle inaugure l'installation de factorerie, de petites maisons commerciales qui tiennent le négoce. Pour leur maintien et leur prospérité, les Portugais recrutent des autochtones et les intègrent dans le circuit commercial. Mais puisque ces derniers ne parlaient pas leur langue, le créole qui leur permet de s'entendre.

Parallèlement à ce combat pour le contrôle de la localité, il y avait une rude opposition entre français et portugais pour s'installer et/ou consolider des positions en Casamance notamment à Ziguinchor et dans ses environs. La France présente à l'extrême ouest, à hauteur de l'embouchure dans la localité de Carabane et en amont, à Sédhiou, prend en tenaille le territoire portugais de Ziguinchor et de ses environs. Ainsi, pour aller d'un bout à l'autre de ses possessions, la France doit emprunter le fleuve Casamance en traversant le territoire portugais sans bourse délié[225]. C'est ainsi que ce litige, du même registre que les rivalités des autres puissances coloniales en Afrique, est une pomme de discorde entre français et portugais. Ces derniers se livrent à des rivalités sans merci pour la conquête, l'appropriation et la consolidation de portions de territoire du continent noir. Dans le souci d'éviter une guerre entre les puissances coloniales, le Chancelier allemand Otto Von Bismarck convoque une conférence à Berlin (Congrès de Berlin 15 novembre 1884-26 février 1885) pour la résolution de ce genre de litiges.

Pour mettre un terme à leurs rivalités en Casamance, Français et Portugais conviennent d'un arrangement, la Convention franco-portugaise signée le 12 mai 1886 par Jules Grévy, président de la République française et Louis 1er Roi du Portugal et des Algarves : le Portugal cède à la France son territoire de Ziguinchor et ses dépendances, ainsi que les dépendances du comptoir de Ziguinchor s'étendent de Kamobeul à Adéane. En échange, le Portugal reçoit de la France, le territoire de Rio Cassini sous le trait du territoire du roi Dina Salifou dans la partie Nord-ouest de la Guinée française, ce qui lui permet d'agrandir son territoire de Guinée (Conakry), malgré les vives protestations du roi des Nalous[226]. C'est le début de l'occupation effective de la Guinée-Bissau.

Le pouvoir colonial peut s'atteler à l'aménagement et à l'organisation de l'espace en vue de mieux asseoir sa politique. Au fur et à mesure que les Portugais gagnent du terrain, ils occupent le

[225] Diatta, (O), La Casamance : Essai sur le destin tumultueux d'une région, L'Harmattan, Paris, 2008, p. 86.

[226] Diatta, (O), *op.cit*, pp. 88.

territoire en mettant en place des édifices ou institutions qui représentent leur autorité. De ce fait, ils organisent la Guinée-Bissau selon leur propre convenance. Et petit à petit, l'administration se met en place. Un représentant de l'autorité était toujours nommé dans les différentes contrées soumises. Ainsi, dès 1912, des résidences, c'est-à-dire des zones d'installation portugaises, sont créées sur la côte, ce qui permet de désenclaver aussi de sécuriser la colonie. En effet, les Pépels peuvent à tout instant agresser les colons. C'est pour éviter cela que les colons portugais optent au début pour une implantation au niveau de la berge. La position littorale sert d'issue de secours en cas d'attaque des Pépels.

Cette même année, les Portugais créent sur la berge les premières régions d'administration territoriale. A Bissau, il y avait déjà un Gouverneur, représentant du Gouverneur Général installé à l'époque à Cachéu pour le pouvoir colonial et la Couronne. La cohabitation entre Portugais et autochtones et les échanges commerciaux entre eux, ont conduit la Couronne à créer ce second poste de Gouverneur à Bissau. Cela permet de contrôler le commerce, d'asseoir définitivement leur suprématie dans la zone mais aussi d'annihiler les éventuels appétits des Français sur Bissau.

Mais les envoyés de la couronne se heurtent à l'hostilité des Pépels qui voient d'un mauvais œil leur installation. C'est ce qui explique la construction de la forteresse qui a pris près de deux siècles. A chaque fois que l'impôt en nature devin, de spiritueux de tabac, ou de denrées de diverses natures finissaient s'arrête, les roitelets locaux s'insurgent contre les travaux de la forteresse en faisant du sabotage, d'autant plus facilement que l'écrasante majorité de la main-d'œuvre est composée d'autochtones.

L'implantation portugaise à Bissau ne s'est pas faite sans mal. Sur place, ils ont trouvé une population belliqueuse qui a lutté jusqu'à la dernière minute contre l'occupation de leur terre. En 1936, lorsque la guerre d'occupation s'achève et que l'ensemble du pays est soumis, les Portugais l'organisent et mettent en place tout un ensemble d'institutions symbolisant leur suprématie. Ainsi, au même titre que la forteresse de Bissau, la municipalité de Bissau s'impose à la communauté indigène. La ville commence à partir de ce moment à prendre forme.

2. Naissance de la municipalité et son rôle dans le processus d'urbanisation de Bissau

La création de la municipalité est l'une des premières institutions mises en place par le pouvoir colonial portugais à Bissau. Cela découle de l'augmentation des effectifs de la population blanche (surtout portugaise) et de l'accroissement des investissements à Bissau en raison de ses opportunités commerciales. C'est pour cette raison qu'après la pose de la première pierre du pont (le quai) Correia et Lança le 14 juillet 1889, le chef des Services de Santé évoqué en février 1891 l'idée de transférer

la capitale sur l'île de Bissau, le pont le plus important du commerce, le plus central de la province et de plus facile d'accès pour les navires de grandes dimensions[227].

La ville de Bissau est construite sur un site estuarien très favorable à la navigation. Mais il faut l'occuper et l'organiser au profit de Couronne du Portugal, en concurrence avec d'autres puissances européennes telles que la France, l'Angleterre ou les Pays-Bas. Les Portugais à se mettre l'organisent et l'équipement, ce qui passe par la création d'institutions fortes, la Municipalité.

Le Conseil municipal de Bissau est créé le 20 juillet 1885. Mais il n'existe que de nom. Il n'a pas de contenu propre et se limite à préparer la mise en place d'une Municipalité avec toutes ses prérogatives. Ses moyens sont limités et durant cette période, la Commission municipale n'a pas de fonds propres ainsi qu'en attestent les archives, lors de la première session le président de la Commission déclare que *« bien que les dépenses n'ont pas encore été votées, il fallait attendre qu'elles le soient pour commencer à faire la répartition »*[228]. Dans ce cas, comment la Municipalité peut-elle réussir sa mission, dans un contexte économique plus que fragile ?.

C'est donc l'augmentation des effectifs de la population blanche notamment portugaise qui est à l'origine de la création d'une institution municipale à Bissau pour prendre en charge leurs préoccupations. Parmi ces préoccupations, l'enregistrement d'actes de naissance ou de décès, par exemple. A l'époque où la Guinée-Bissau est découverte par Nuno Tristao, il n'y a pas d'institutions de ce genre. C'est ce qui fait dire à Antichan *« que les nègres n'ont pas, comme nous un état-civil ; chez eux, ni maires, ni Mairies, ni registres, ni employés pour recevoir les déclarations de naissance ou de décès »*[229]. Quatre années après la création de la Commission Municipale de Bissau, la localité est élevée au rang de *"Villa"* le 29 avril 1859.

Dans les années 1980, les collectivités locales dans la plupart des pays d'Afrique subsaharienne se trouvent confrontées à de grandes difficultés dans la gestion de la ville. Au cours de ces années, la population augmente de manière exponentielle. Plus les villes africaines voient s'accroître leur population, plus les gouvernements font face à une forte pression pour fournir des services et des équipements efficaces et coordonner une large gamme d'activités des secteurs privés. Les besoins s'accroissent encore plus dans les années 1980 car - et c'est le cas sur le continent tout entier - les services urbains et les équipements de base sont non seulement insuffisants, mais en état de détérioration[230].

---

[227] Teixeira, (J.P.F), *art.cit.* 1-17.

[228] Annuaire de la Guinée Portugaise, 1946, *op.cit.*, p. 52.

[229] Antichan, (P.M), Les *indigènes de l'Archipel des Bissagos »,in Revue de Géographie*, 1884, pp. 177-182.

[230] Stren, (E.T),*« Les collectivités locales urbaines en Afrique »*, Stren, E.R,R.R, White, M. Coquery, *Villes africaines en crise, gérer la croissance urbaine au Sud du Sahara : Côte d'Ivoire, Kenya, Nigéria, Soudan, Sénégal, Tanzanie, Zaïre*, L'harmattan, Paris, 1993, p. 32.

En ce qui concerne les mulâtres nés de Français ou d'Européens et qui ne sont pas reconnus par leur père, ils deviennent *de facto* Portugais. Les Portugais ont un état-civil en Guinée-Bissau, mais son fonctionnement n'est pas aussi sérieux que dans la métropole[231]. Pour répondre aux besoins de la colonie qui deviennent de plus en plus grands, la Municipalité est créée le 17 avril 1877. Celle-ci a sous son autorité la place *''San José''*, la prison militaire, Géba, la colonie de Rio Grande, et d'autres territoires[232].

Conclusion

L'implantation de la Municipalité à Bissau est un moyen pour les Portugais d'introduire la modernité et d'imposer leur politique coloniale en contrôlant la colonie. Sa création marque une étape importante dans le processus d'urbanisation de la ville de Bissau puisqu'elle devient le levier sur lequel le pouvoir s'appuie pour une exploitation sans précédent de la colonie. La Municipalité est également chargée de prélever les impôts auprès des indigènes de la ville.

Sa création répond au double objectif de contrôler les populations et d'exploiter au mieux les richesses de la colonie au profit de la Couronne. C'est pour cette raison qu'une fois créée, elle s'est attelée à organiser et gérer la ville. La Guinée-Bissau, par sa situation géographique, a très tôt polarise toutes les activités commerciales de la zone. La région de Cachéu où se sont établis en premier les Portugais, joue un rôle très important dans les relations commerciales entre l'Afrique et les Etats européens, en particulier portugais, français, anglais et hollandais. Son intégration dans le marché mondial permet et favorise l'afflux massif de populations venues de l'ensemble des États d'Afrique de l'ouest. La chute des prix de certains produits exotiques comme la cire, la gomme, l'ivoire, sur le marché mondial, l'abolition de l'esclavage et l'introduction dans le second quart du XIXème siècle des cultures commerciales dans le sud de la Guinée portugaise, en particulier à Bolama, sur le Rio Grande de Buba, est à l'origine du transfert de la capitale de Bolama à Bissau en 1941.

D'abord un fort, Bissau a progressivement évolué vers le statut d'une ville, notamment sous l'effet de lois ségrégationnistes rigoureuses établies par l'administration coloniale pour contrôler les populations indigènes très hostiles à l'occupation portugaise. La colonisation du territoire entraîne l'exploitation systématique des ressources de la Guinée-Bissau. La Couronne, portugaise aménagée, ne fait aucun effort pour arriver à ses fins. Ainsi, elle met en place une administration coloniale en vue de gérer au mieux la colonie.

Le processus de modernisation du site de Bissau se fait au détriment des aménagements traditionnels des roitelets locaux. Petit à petit, Bissau commence à recevoir du monde de tous les

[231] Antichan, (P.M), *art.cit*, pp. 177-182.
[232] Teixeira, (J.P.F), *art.cit.* 1-17.

côtés. Les potentialités économiques de Bissau expliquent son attractivité. Mai passée l'euphorie des premières années d'indépendance, Bissau glisse dans un état de délabrement sans précédent à cause d'un entretien insuffisant des infrastructures et d'une occupation anarchique de l'espace. Cela extraverti son processus d'urbanisation, par ailleurs très médiocre. D'où la nécessité à ce que les autorités interrogent la manière de remédier à cette situation et sur la manière de développer ce pays, un des plus riches du continent par son sous-sol exploité mais très pauvre en réalité.

Chapitre 8: De la fondation de Ziguinchor par les portugais à son annexion par les français

Introduction

Pour mieux comprendre l'histoire et le développement de la ville de Ziguinchor, je ferais un gros plan sur sa trajectoire coloniale en passant en revue son histoire depuis sa fondation par les Portugais à son annexion par les Français.

1. Présentation géographique et physique de la région naturelle de la Casamance

La région naturelle de la Casamance au Sénégal présente une certaine particularité. La Casamance est une enclave territoriale, de forme rectangulaire, séparée du reste du Sénégal, après le découpage colonial de l'Afrique au Congrès de Berlin (1884-1885). Elle compte en 1960 au moment de l'accession du Sénégal à la souveraineté nationale, 2753 villages[233].

Située au sud du Sénégal, la Casamance s'étend sur 28 350 km², soit 1/7 de la superficie du pays, formant ainsi la partie méridionale de la Sénégambie, la Casamance à peu près grande comme la Belgique apparaît, sur une carte, étroite et allongée, d'est en ouest, de part et d'autre d'un fleuve de trois cents kilomètres qui lui donne son nom[234]. Le fleuve Casamance prend sa source à l'intérieur du Fouladou, puis à partir de Diannah Malary, le lit du fleuve se rétrécit devient presque inexistant à Kolda[235]. Les limites de la Casamance tiennent à la fois de la nature et de l'histoire. D'où l'appellation « Région naturelle de la Casamance » comprenant :

- la Moyenne Casamance et la Haute Casamance qui ne présentent guère de différences. Ils sont masqués par des sols argilo-sableux, en général profonds, sauf à leur périphérie quand affleurent les niveaux latéritiques. Le climat est caractérisé par une longue saison sèche d'octobre à juin et un hivernage particulièrement pluvieux pendant les mois de juillet et d'août ;

- et la Basse Casamance, qui s'étend de l'Océan atlantique au Soungrougrou[236], affluent sur la rive droite du fleuve. Cette partie de la région naturelle de la Casamance se distingue nettement du reste du Sénégal par une forte pluviométrie qui dépasse 1735 mm à Oussouye[237] et 1547 mm à Ziguinchor[238].

---

[233] Diatta, (O), *op.cit*, p. 51.

[234] Roche, (C), Histoire de la Casamance conquête et résistance : 1850-1920, Editions Karthala, Paris, 2000, p. 15.

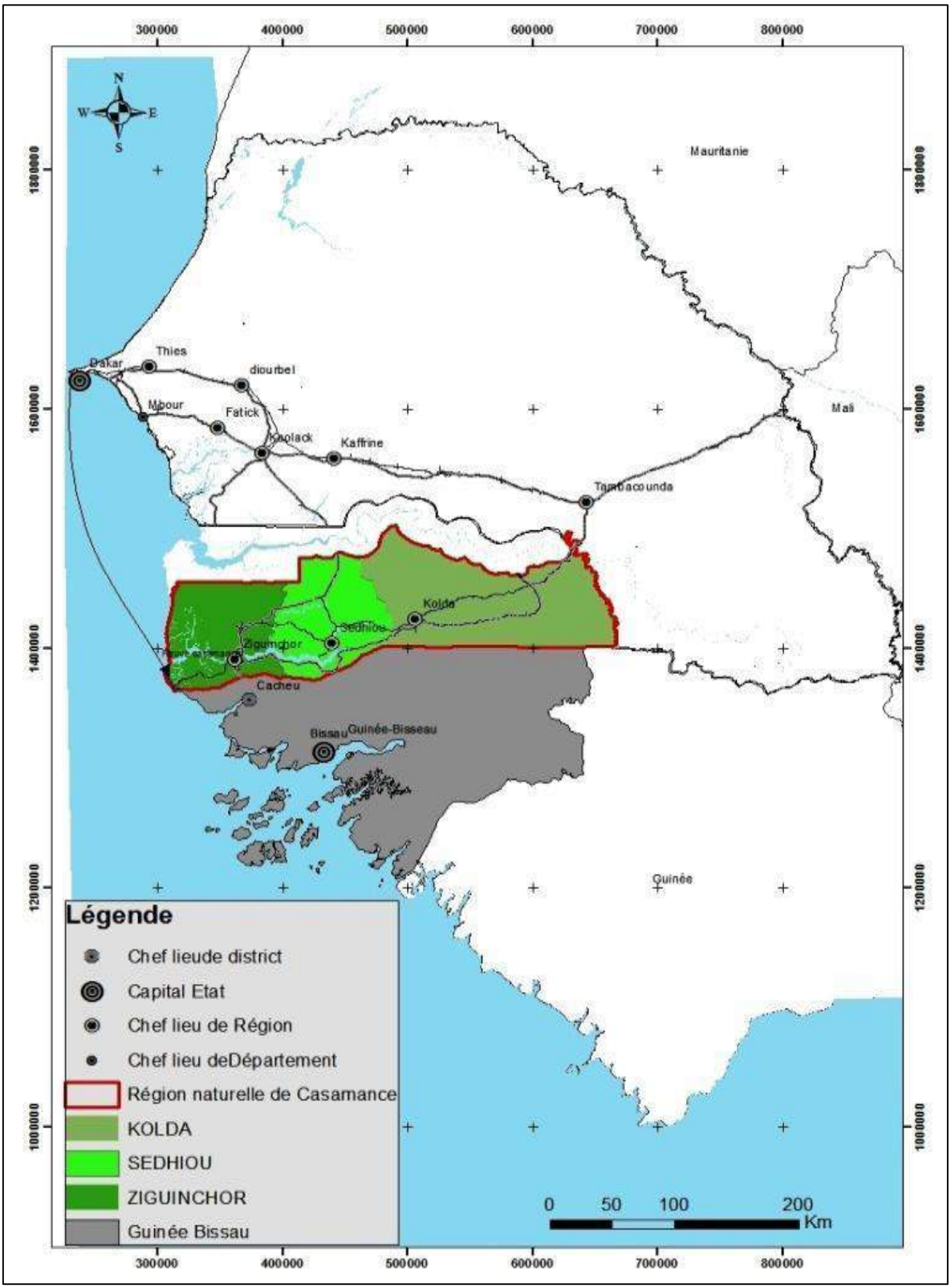
[235] Sow, (M.M), Colonisation et domination économique en Casamance : l'exemple de la fiscalité au Fouladou 1895-1920, Mémoire de Maîtrise, UCAD, FLSH, Département d'Histoire, 1999-2000, p. 14.

[236] Si l'origine du mot Soungrougrou est inconnue des Malinké, une tradition recueillie à Ziguinchor signale que le mot pourrait être une déformation de Saint-Grégoire, nom donné par les portugais. Il importe également de préciser que jusqu'au jour d'aujourd'hui, aucun élément nouveau n'est venu confirmer ou infirmer cette interprétation.

[237] Un des trois communes de la région de Ziguinchor (Ziguinchor, Bignona et Oussouye)

[238] Roche, (C), *op.cit*, p. 16.

Le fleuve Casamance prend naissance en Haute Guinée puis traverse d'est en ouest la partie la plus haute de la Casamance naturelle jusqu'à sa partie la plus basse par rapport au niveau de la mer. C'est pour cette raison que l'on parle de Haute Casamance, du Moyenne Casamance et de Basse Casamance pour différencier ces différentes parties de la zone. La division administrative actuelle de la Casamance fait correspondre la Haute Casamance à la région de Kolda, la Moyenne Casamance à la région de Sédhiou et la Basse Casamance à la région de Ziguinchor *(Carte 4).*



Carte 4: Situation de la Casamance au Sénégal

(Source : Gomis, E.N, 2017)

Le fleuve Casamance, étroit et sinueux dans la moitié de son cours, s'élargit ensuite sensiblement au contact de divers marigots pour former un vaste estuaire en atteignant l'Océan atlantique. Ainsi, l'Océan atlantique marque la limite occidentale de la région et la rivière Kuluntu,

affluent de rive gauche de la Gambie, matérialise sa frontière orientale. La Casamance s'étend à l'est jusqu'à hauteur du marigot de Soungrougrou qui marque, sur la rive Sud, la frontière avec la Moyenne et la Haute Casamance. Au nord et au sud, trois territoires étrangers limitent ses frontières : la Gambie britannique au nord, la Guinée portugaise au sud-ouest et au sud-est la Guinée française *(Carte 4).* Les voies de communication les plus directes avec le reste du Sénégal, et notamment avec la capitale[239], passe par la route transgambienne de Farafégné. Ce pays des *« Rivières du Sud »*, selon l'ancienne appellation coloniale, fait partie d'un ensemble plus vaste qui englobe toutes les plaines côtières réparties sur un millier de kilomètres, de la Gambie à Sierra Léone[240].

La Gambie et la Guinée portugaise sont également enclavées dans l'Empire français de la sous-région. Cette position offre à la Casamance, une première originalité. A ce sujet, Paul Pélissier écrit que *« la Casamance doit d'abord son originalité à son isolement entre la Gambie et les frontières de la Guinée-Bissau et de la Guinée-Conakry. Elle n'est soudée au reste du territoire national que sur ses confins orientaux bien que la route transgambienne la relie directement au Saloum[241] et à Dakar. Cet isolement a facilité le maintien d'une forte conscience régionale et préserver longtemps la personnalité des populations »*[242].

La ville de Ziguinchor qui se trouve à l'embouchure du fleuve Casamance est la zone la plus basse du fleuve Casamance qui a donné son nom à toute la région. Les cours d'eau prenant naissance au niveau des zones de haute altitude pour se jeter dans la mer, la Basse Casamance (actuelle ville de Ziguinchor) est une zone de contact et d'interface de la région naturelle de la Casamance avec le fleuve qui porte son nom. La principale voie de pénétration en Casamance est son fleuve, qui marque la séparation dans sa partie inférieure entre les pays du nord et du sud.

Cette situation fait que de l'est de la région de Kolda d'où part le fleuve Casamance par la réunion de plusieurs cours d'eau à l'Océan atlantique, le fleuve décline en pente très faible de sept centimètres par kilomètre. La marée remonte longuement la vallée jusqu'à Sédhiou. Le cours peut se diviser en trois sections :

- de Kolda à Jana-Malari, le lit est très étroit, quelques mètres seulement à Kolda. En saison sèche, il y a très peu d'eau : 80 centimètres à Jana-Malari. La navigation est alors impossible pendant cette période. Pendant l'hivernage seulement, des barques à fond plat peuvent circuler sur le cours d'eau ;

---

[239] Roche, (C), *op.cit*, p. 15.

[240] Cheneau-Loquay, (A), *« La raison, Géographie « des » Casamance »* : 47-68, in F.G, Barbier Wiesser, Comprendre la Casamance, Chronique d'une intégration contrastée, Karthala, Collection Hommes et Sociétés, Paris, 1994, p.p. 54-56.

[241] Actuelle région de Kaolack

[242] Pélissier, (P), Atlas du Sénégal, Éditions Jeune Afrique, 2e édition, 1983, p. 54.

- de Jana-Malari à Ziguinchor, le fleuve s'élargit, mais seulement des cotres et des chalands ayant un faible tirant d'eau (1 mètre maximum) peuvent l'utiliser. La navigation est rendue difficile à cause de bancs de sable situés entre Adéane et Ziguinchor. Face à Adéane, la Casamance reçoit son affluent principal de rive droite : le Soungrougrou. Né dans le Sonkodu, en Moyenne Casamance, de la réunion de quatre marigots, il a une pente très faible. Il rejoint le fleuve à Joal et la confluence donne l'impression d'un grand lac circulaire de trois à quatre kilomètres de diamètre[243]

- de Ziguinchor à la mer, l'estuaire s'élargit considérablement pour atteindre l'embouchure entre la pointe de Jogue et l'île de Karabane. Elle est obstruée par des bancs de sable. Un chenal au nord permet le passage de bateaux qui remontent jusqu'à Ziguinchor un trajet balisé, sans difficulté[244].

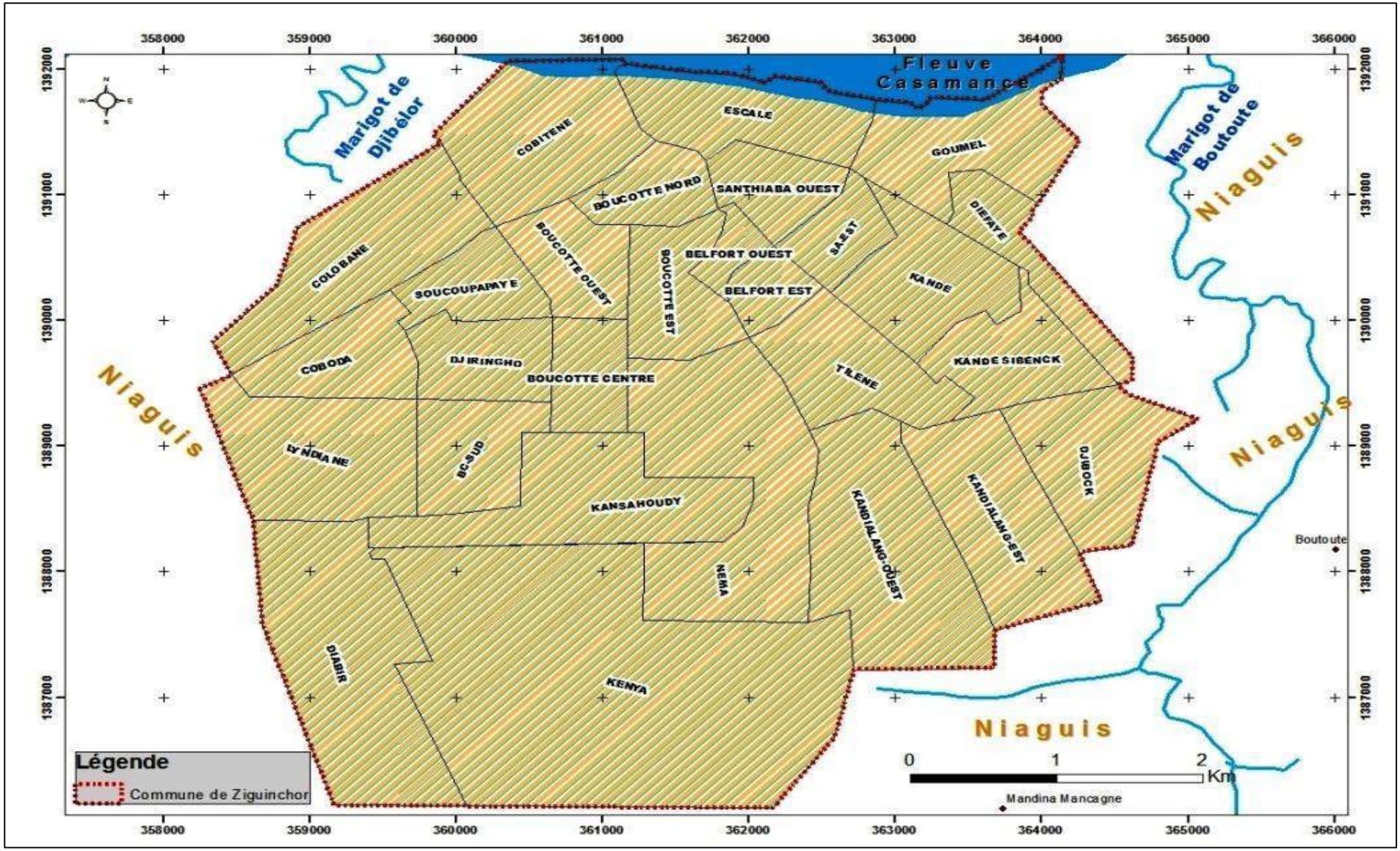
Cette configuration permet aux principaux centres commerciaux européens qui se situent essentiellement au niveau des côtes, un accès commode aux multiples ressources et potentialités économiques de la Casamance naturelle, qui devient ainsi la plaque tournante du commerce européen et ouvre en particulier de nouveaux débouchés aux commerçants français dans la zone.

2. Présentation de la région de Ziguinchor

La région de Ziguinchor, qui a pendant longtemps polarisé la région naturelle de la Casamance, est depuis la réforme du 1er juillet 1984, la capitale régionale d'une nouvelle région qui porte son nom. Elle est située au sud-ouest du Sénégal et est localisée entre 12° 34' 59° latitude nord et 16° 16' 18° longitude ouest. Son altitude moyenne est de 12 m. Ziguinchor est limitée au nord par la République de la Gambie, au sud par la République de Guinée-Bissau, à l'est par la Région de Kolda et à l'ouest par l'Océan atlantique *(Carte 4).*Avec une population de 668 952 hbts[245], la région de Ziguinchor couvre une superficie de 7 339 km², soit 3,7 % du territoire national. Administrativement, elle est divisée en trois départements dont Ziguinchor, Bignona et Oussouye.

Quant-à la commune de Ziguinchor, elle est presque entourée par la commune de Niaguis et est située sur une cuvette limitée au nord par le fleuve Casamance, à l'ouest par le marigot de Djibélor et à l'est par celui de Boutoute *(Carte 5).*

[243] Seck, (A), La Moyenne Casamance, Institut des Hautes Études de Dakar, UCAD, FLSH, Département de Géographie, n° 4, 1955, p. 32.
[244] Roche, (C), *op.cit*, p. 18.
[245] ANSD, projection de la population en 2020.



Carte 5: Présentation de la commune de Ziguinchor

(Source : Gomis, E.N, 2017

Par rapport aux autres régions du Sénégal, Ziguinchor présente des avantages certains du point de vue des potentialités et des ressources naturelles. L'agriculture bénéficie de réels atouts : les sols sont riches et variés. Ziguinchor fait partie de l'ensemble Casamançais dont elle constitue la partie maritime. Son modèle caractéristique est un bas plateau du continental légèrement incliné vers l'océan atlantique, profondément découpé par de nombreuses vallées. Son altitude maximale dépasse rarement 20 mètres. L'influence maritime justifie la douceur du climat tandis que la position latitudinale de la région lui confère un comportement pluviométrique comparativement satisfaisant.

Son portuaire et sa position géographique privilégiée au cœur de la Casamance, explique l'intensité du trafic commercial à l'époque coloniale. Trois axes de circulation convergent vers la ville et le port. Un axe nord-sud ou trans-gambien qui relie Ziguinchor à Dakar par voie terrestre, un axe est-ouest venant de Haute Casamance, un axe régional, enfin, venu du sud qui rejoint Kolda en passant par Tanaff et Goudomp *(Carte 4).* Un aéroport et un port permettent la liaison quotidienne avec Dakar et un accès facile aux plages touristiques de Ziguinchor comme Cap-skirring. La présence de sols ferrallitiques faiblement désaturés avec des sols ferrugineux tropicaux peu évolués, les sols hydromorphes et halomorphes et des sols minéraux bruts sont propices à l'agriculture. Ce qui permet une production diversifiée pour le riz, le mil, le manioc, l'arachide, la patate douce, les fruits et les légumes, etc. La végétation est constituée des lambeaux de forêt guinéenne et connaît une dégradation progressive vers le nord-est. Le réseau hydrographique est ici composé du fleuve Casamance et de ses nombreuses ramifications qui, du fait de l'interférence de la marée, sont appelés bolongs[246].

En 1988, la population totale de la région de Ziguinchor était évaluée à 390 525 hbts, dont 246 049 ruraux (63 %) et 144 203 urbains (37 %). Le taux d'accroissement entre 1976 et 1988 est de 2,59 % par an, soit le quatrième du pays après ceux de Dakar, Diourbel et Thiès[247]. En 2017, la population de la région a presque doublé. En effet, d'après le dernier recensement de l'ANSD (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie) en 2013, les projections sur l'effectif de la population en 2017 estiment à 621 168 d'âmes dans toute la région (Ziguinchor, Bignona et Oussouye). Actuellement, la population de la région est estimée à 662 179 hbts et celle de la commune à 255 855 hbts[248] avec une densité moyenne de 222 hbts/km^2. La répartition ethnique laisse voir une forte prédominance des Diola, même si l'on retrouve ici l'essentiel des ethnies au Sénégal. Ziguinchor est la capitale régionale et polarise l'essentiel des autres communes de la région**.**

[246]Le bolong est un chenal d'eau salée, caractéristique des zones côtières du Sénégal ou de Gambie, proches d'estuaires. Ces bras de mer – tantôt éphémères, tantôt significatifs et répertoriés comme de petits affluents – sont particulièrement nombreux dans le Sine-Saloum et en Casamance.

[247] Diouf, (M), Histoire du Sénégal: le modèle islamo-wolof et ses périphéries, Maisonneuve et Larose, Paris, 2001, p. 31.

[248] ANSD, 2013.

L'existence d'un important potentiel de terres irrigables facilite la stabilité de la production face aux aléas climatiques. La région de Ziguinchor constitue l'une des dernières réserves forestières du Sénégal. On y compte 28 forêts classées, une réserve d'oiseaux et un parc national. L'exploitation des ressources forestières concerne le charbon de bois, le bois de chauffe, le bois d'œuvre, les produits de cueillette tels que les fruits, le vin et l'huile de palme très prisés par les populations Diola, car servant dans tous les rituels de la vie de la communauté tels que les mariages, les cérémonies funèbres etc.

Avec une vaste façade maritime, un fleuve et des cours d'eau intérieurs, la région dispose d'un important potentiel halieutique qui permet le développement d'une industrie crevettière assez dynamique.

Le tourisme balnéaire ainsi que celui de découverte connaissent une régression certaine durant les années 1980-90 à cause de la crise casamançaise, au cours de laquelle tous les hôtels sont fermés. Mais avec le plan d'ajustement touristique de la région lancé avec le retour de la paix, la suppression des visas d'entrée pour les étrangers, l'exonération fiscale des entreprises implantées à Ziguinchor, ont redynamisé le secteur touristique qui connaît aujourd'hui un développement assez soutenu.

2.1.Le site de la ville de Ziguinchor

On ne peut isoler le site proprement dit de Ziguinchor du cadre général des paysages des rivières du sud. Ici, les bas plateaux du Continental terminal[249], souvent cuirassés, dominent d'immenses étendues de terre inondables déposées par les deux dernières transgressions marines (ouljienne et flandrienne). Ces plateaux sont creusés de larges Rias, comme la Gambie, la Casamance ou le Rio Cachéu, qui semblent aux premiers découvreurs les embouchures d'autant de grands fleuves.

La végétation, naturelle et anthropique, juxtapose la mangrove et la forêt ''guinéenne'', rizière et palmeraie. Dans cet environnement naturel véritablement amphibie, au milieu de l'immense développement des vasières, la région de Ziguinchor *(Carte 7).* est née en un point de resserrement extrême de l'estuaire de la Casamance, dû à l'avancée vers le nord des bas plateaux méridionaux. Si les basses terres à mangrove sur la rive droite, larges de près de dix kilomètres et submergées à marée haute, sont exclues de toute implantation humaine, les formations sub-horizontales du Continental terminal forment par contre au sud une péninsule dont l'extrémité n'est distante du fleuve que de quelques centaines de mètres[250]. On a là, en fait, le dernier site en aval où la terre ferme est plus proche de la berge vaseuse (si l'on exclut la Pointe Saint Georges et Karabane qui sont d'anciens

[249] Le « Continental terminal » constitue une partie des dépôts continentaux qui ont en Afrique une extension géographique très grande et une forte épaisseur. Ces dépôts appartiennent à toutes les périodes géologiques. Ils se constituent dès le Précambrien et se retrouvent encore au Pléistocène.
[250] Bruneau, (J.C), *op.cit.,* p. 10.

cordons dunaires dont l'exiguïté ne se prête pas à une véritable création urbaine). Avantage supplémentaire du site de Ziguinchor, les vasières sont absentes de la zone basse bordant immédiatement le fleuve.

A l'heure actuelle, malgré une certaine horizontalité générale des terrains, on peut distinguer deux types de paysages sur le site *(Figure 9)* :

- les terres basses, dépôts marins et fluvio-marins du Quaternaire récent, qui s'élèvent jusqu'à 4 ou 5 m d'altitude, le contact avec le plateau étant plus marqué par la différence de végétation que par le dénivelé topographique. A l'ouest comme à l'est du vieux quartier de l'Escale, site d'origine de la ville, s'étend un paysage de « tann » et de mangrove en grande partie aménagé en rizières. Les vastes dépressions inondables des marigots de Boutoute et de Djibélor se confondent en aval avec les basses-terres riveraines de la Casamance, ce qui a longtemps empêché toute extension de Ziguinchor le long du fleuve.

- les plateaux, constitués essentiellement du plateau de Peryssac et celui de Néma retombent sur les cuvettes plus loin à Djibélor d'une part et à Tilène et Kandialang d'autre part. Sur ces plateaux, le faciès des dépôts du continental terminal n'est pas gréseux mais sablo-argileux et marneux, avec une faible dose ferrallitique qui donne cette couleur rouge caractéristique de la terre et des maisons en banco dans les quartiers de plateaux. Dans cette zone, en plus de la subsistance de quelques fromagers originels, on observe un couvert arboré planté surtout de manguiers, mais aussi de palmeraies (Elaeis guineensis), de cocotiers, (Coco nucifera), de palmiers, d'acacias etc.

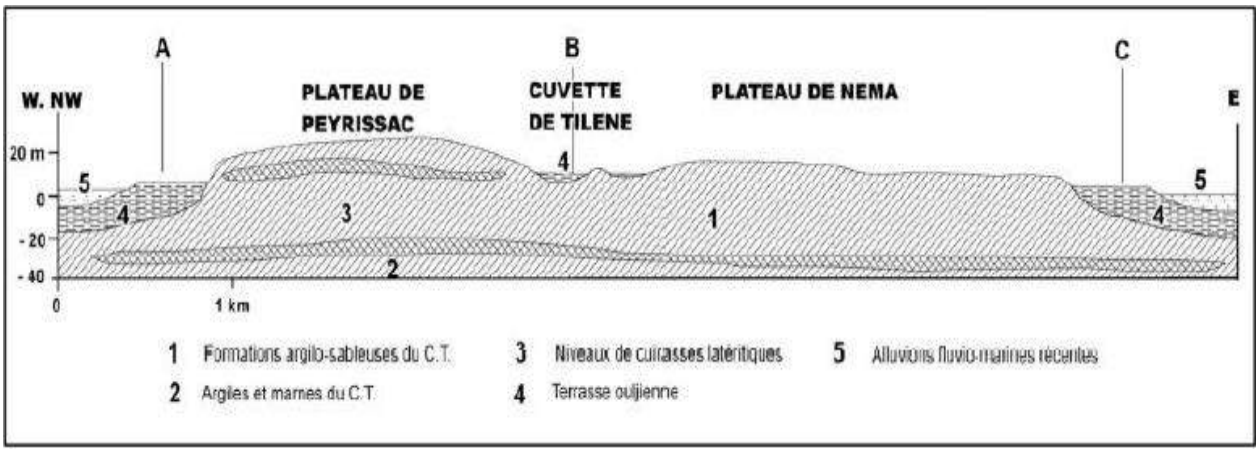


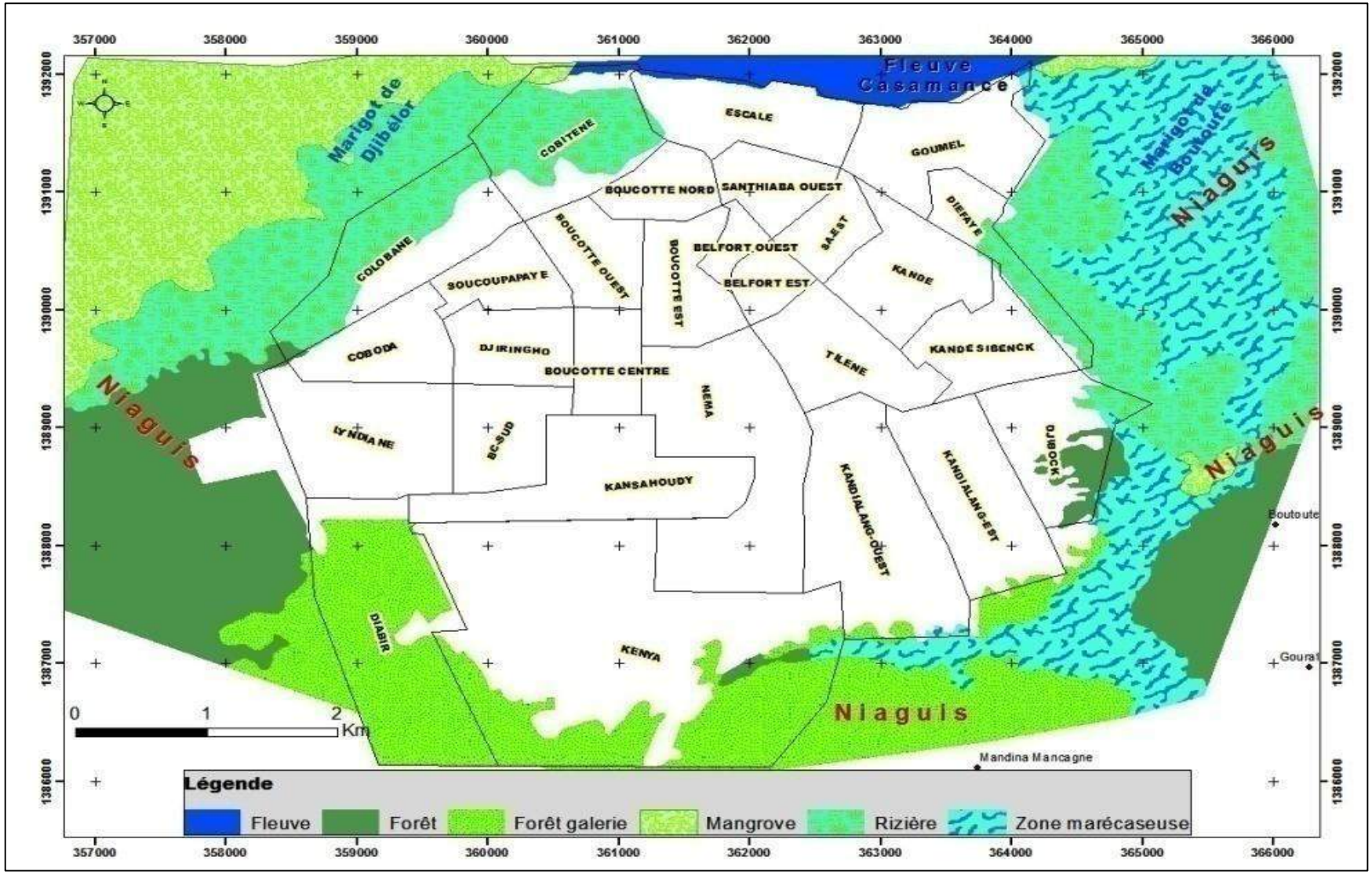
Figure 9: Coupe géologique adopté de Bruneau J.C du site de Ziguinchor

(Source : Gomis, E.N, Coupe géologique du site de Ziguinchor adaptée de Bruneau, J.C, 1979, 2017.)

Pendant l'hivernage, avec l'apparition du tapis herbacé et des casiers rizicoles, le paysage de Ziguinchor devient très luxuriant, ce qui en fait la ville la plus verte du Sénégal. Le tout bétonné à cause de la forte demande de d'habitat individuel provoqué par la forte croissance démographique de la ville, constitue une menace pour la végétation urbaine. Les habitations qui sortent de terre, les

travaux de voirie, condamnent les espèces végétales et animales à disparaître. Dans la nouvelle dynamique urbaine de développement durable qui consiste à donner une place prépondérante à l'arbre dans la ville théorisé par certains urbanistes comme Thierry Paco, la réserve de Djibélor est un atout non-négligeable, car étant "le poumon vert" de la ville. Par ailleurs, la réserve constitue un obstacle physique majeur à l'extension urbaine vers l'ouest.

La ville de Ziguinchor s'est donc développée sur un site fluvial composé de dépressions saisonnièrement inondées et de bas plateaux du continental terminal. Du point de vue hydrologique, la ville est sous l'influence du fleuve Casamance et de ses affluents, en particulier la présence des deux marigots celui de Boutoute et de Djibélor. Cette situation géographique limite la ville, car très tôt elle est bloquée dans son développement latéral et a dû déborder vers le sud de la terrasse sablonneuse pour se détendre en un éventail très large sur les bas plateaux tous proches *(Carte 6).*



Carte 6: Les obstacles physiques limitant l'extension de la commune de Ziguinchor

(Source : Gomis, E.N, 2017)

La commune de Ziguinchor bénéficie d'une position géographique privilégiée. En bordure du fleuve Casamance, elle est traversée par la route internationale Dakar-Banjul-Bissau. C'est un carrefour où passent la plupart des routes menant aux différentes localités de la région de Casamance. Elle dispose du deuxième port et du deuxième aéroport du Sénégal après celui de Dakar (Aéroport International Blaise Diagne). Sa position excentrée par rapport au reste du pays a donné à la ville une vocation de métropole d'équilibre par rapport à Dakar.

2.2.Plan et structuration des quartiers de la commune de Ziguinchor

Les limites actuelles de la commune ont été fixées par le décret n° 72 459 du 21 avril 1972. Elle est limitée : au nord par le fleuve Casamance, à l'est et au sud-est la limite suit la vallée jusqu'à l'intersection de la piste Tambacounda et à l'ouest par la vallée du fleuve Casamance en longeant la forêt classée de Djibélor. Le dernier Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) de la ville de Ziguinchor est approuvé par le décret n°83.183 du 11 février 1983. Plus que d'un plan unique, la ville de Ziguinchor se présente comme une juxtaposition de plans successifs articulés tant bien que mal avec comme ligne directrice le souci d'éviter les terrains inondables.

Sur une photographie aérienne, la forme de l'organisation urbaine de Ziguinchor rappelle une abeille aux ailes à demi repliées :

- la tête constituée par le damier du quartier Escale avec ses annexes, la ville coloniale épousant la direction du fleuve au seul point où celui-ci jouxte la terre ferme.

- le corps quelque peu déjeté vers l'ouest par la cuvette centrale, rassemble les "quartiers africains" succinctement lotis, d'abord Santhiaba dont le quadrillage est disposé obliquement par rapport au quartier de l'Escale sur les mêmes basses terres sablonneuses. Le quartier Boucotte est sur un plateau en damier aux axes méridiens. Il est séparé du quartier Escale par la large gouttière du canal de Correntas. Puis il y a enfin le quartier de Boucotte sud, qui est une extension de Boucotte vers le plateau de Néma, avec les grandes emprises du lycée Guignabo, de l'aéroport et de l'hôpital Régional. Quelques axes majeurs sous-tendent la ville lotie à partir de l'Escale : grande rue de Santhiaba vers le sud-est et routes de l'aviation et des HLM vers le sud, auxquelles s'ajoute l'avenue Faidherbe qui sert de lien entre les deux ensembles.

On peut noter également qu'une partie des quartiers anciennement lotis notamment Escale, Santhiaba et Boucotte Est ainsi que la cuvette de Tilène servent de réceptacle des eaux de ruissellement des plateaux environnants drainé dans son parti aval par un chenal de marée partiellement canalisé de direction nord-est sud-ouest. Au nord, au-delà du fleuve, la chaussée de Tobor constitue à travers les zones inondables le tronçon initial de la route transgambienne qui est l'un des axes qui relie par voie terrestre Ziguinchor à la capitale sénégalaise.

On peut aussi noter vers la fin des années 60 l'extension de la ville en éventail à partir du fleuve Casamance. Il y a aussi l'opposition marquée entre le quadrillage du quartier Escale et des quartiers lotis d'une part, et d'autre part la croissance anarchique des quartiers spontanés non lotis, denses, beaucoup plus desserrés à l'est.

- sur une vue aérienne Ziguinchor apparaît comme une araignée dont les deux ailes, soulignées par deux routes nationales (route d'Oussouye et route du Sud à l'Est) ; cette zone correspond à la croissance urbaine spontanée dans les deux directions du Sud-ouest et du Sud-est et dont le lotissement ne se fera que tardivement dans les années 1970-1980. Ces deux ensembles englobent les quartiers de Colobane, Peryssac et en partie Lyndiane d'une part, et Tilène, Léona, Kandé, etc. d'autre part, constituent ce que l'on peut appeler "la banlieue" de Ziguinchor.

Tous les lotissements de la ville sont en damier classique. Bien qu'officiellement constituée de trente-huit quartiers, on dénombre plus d'une quarantaine sur le terrain. Le *''zoning''* de la ville en cinq zones par les autorités municipales traduit une gestion efficiente et efficace de la ville.

3. Les obstacles pour la mise en place d'un système administratif hiérarchisé et centralisé de la France en Basse Casamance

La Casamance, comme la plupart des territoires convoités en Afrique par les Européens pour leurs richesses, a une histoire coloniale mouvementée. Quatre grandes puissances colonisatrices s'y retrouvent entre le XVème et le XIXème siècle. Il s'agit du Portugal, de la France, de l'Allemagne et de l'Angleterre. Mais ce sont les Portugais et les Français qui se sont le plus illustrés après leur confrontation pour le contrôle du "préside" de Ziguinchor. Cette situation fait naître des rapports de force entre les puissances coloniales, se disputant par moment des morceaux de territoires pour le contrôle du commerce dans la zone et dans sa périphérie.

Les marins portugais et les Français implantés en Sénégambie méridionale depuis le XVème-XVIème siècle sillonnent la côte et entretiennent des relations commerciales avec les populations locales. La Sénégambie contrairement à la colonie du Sénégal désigne toute l'aire culturelle et territoriale sous tutelle française du XVème au XVIème siècle. C'est un vaste territoire non colonisé aux frontières floues. Selon les auteurs, son étendue varie considérablement. En général, on considère que la Sénégambie englobe les vallées des fleuves Sénégal et Gambie, à leur sortie de la zone climatique guinéenne de la savane. Schématiquement, elle est limitée au nord par le Sahara (rive droite du fleuve Sénégal), au sud par les rivières méridionales (la frontière actuelle avec les deux Guinées), à l'ouest par l'océan atlantique, et à l'est par les rives droites des vallées du Sénégal et son affluent, la Falémé. Elle déborde donc du cadre de l'ancienne colonie française les îles de Saint-Louis

et Gorée auxquelles s'ajoutent les territoires conquis au cours de la période d'expansion impérialiste du XIXème siècle[251].

C'est un espace ouvert dont la construction a été influencée par de nombreux facteurs, des migrations continues, des brassages de population, des fabrications sociales, culturelles, politiques et économiques, auxquels s'ajoutent de manière différentielle les constructions impériales du Soudan Occidental, du Ghana à l'Empire du Jolof[252]. Les Portugais ont été les premiers à sillonner cette région de l'Afrique. Ils sont surtout présents en Sénégambie méridionale à Bolama, dans les îles Bissagos, à Cachéu et disposent d'un *"présidio"* « garnison » à Ziguinchor dès le milieu du XVII siècle. Les Français s'installent en Sénégambie septentrionale avec comme principales bases Saint-Louis et Gorée. Vers 1850, ils étendent leur influence jusqu' aux rivières du sud. Auparavant, elle a fondé les postes de Carabane (1836) et de Sédhiou (1837)[253].

Les rivalités entre le Portugal et la France pour le contrôle de Ziguinchor sont finalement résolues lors du Congrès de Berlin (1884-1885) qui clôt sur les accords franco-portugais (12 mai 1886). Ces accords donnent les pleins pouvoirs à la France à Ziguinchor. A partir de ce moment, l'influence de la France se précise davantage dans cette région, mais ne devient effective qu'au XXème siècle. Dans le cas des sociétés africaines étatiques, comme celles de la Sénégambie septentrionale, l'administration coloniale récupère les structures et réseaux de pouvoir déjà en place pour établir son empire sur les populations, elle se trouve en revanche totalement désemparée face aux sociétés lignagères de la Sénégambie méridionale[254].

L'influence française est retardée par endroits d'abord en raison de l'enclavement et de l'extrême morcellement géographique de ces pays d'eaux et de forêts, de l'anarchie apparente dans laquelle évoluent leurs habitants, ensuite à cause des résistances de la part des populations locales, sous la conduite de chefs coutumiers, politiques et/ou religieuses. Elles affichent une hostilité manifeste à toute forme de soumission à l'ordre colonial notamment en Basse Casamance (actuelle ville de Ziguinchor) et refusent de s'acquitter des redevances coloniales. C'est le cas dans le Fogny, le Blouf, au Blis-Karones, dans le Jara, le Kabada, le Bujé, le Fuladou ainsi que dans d'autres localités[255]. S'y ajoute aussi les tâtonnements en matière d'administration indigène du pouvoir colonial. Ces éléments apparaissent comme autant d'obstacles à la mise en place du système administratif hiérarchisé et centralisé voulu par les Français.

---

[251] Diouf, (M), *op.cit*, p. 22.
[252] *Ibidem*.
[253] Sow, (M.M), *op.cit*, p. 2.
[254] Meguelle, (P), Chefferie coloniale et égalitarisme Diola : les difficultés de la politique indigène de la France en Basse Casamance, 1828-1923, Harmattan, Paris, p. 11.
[255] Diatta, (O), *op.cit*, p. 69.

L'influence portugaise en Guinée-Bissau tout comme en Basse Casamance a reculé du fait de la situation conjoncturelle défavorable en métropole. L'instabilité politique à Lisbonne qui conduit à la chute de la monarchie, ainsi que les difficultés économiques au Portugal compliquent la mise en place d'une administration coloniale digne de ce nom à Ziguinchor. Ces éléments sont à l'origine de l'affaiblissement des possessions portugaises en Afrique occidental en particulier en Guinée-Bissau, longtemps délaissée au profit du Cap-Vert. A ce titre, Marvaud Angel analyse au chapitre III de son ouvrage *Le Portugal et ses colonies étude politique et économique,* les causes de l'affaiblissement de la Guinée portugaise. En dépit d'un sol très riche, qui se prête à une grande variété de cultures, et d'un important réseau hydrographique qui permet d'économiser la construction de coûteux chemins de fer, la province de la Guinée portugaise continue à être une lourde charge pour la métropole. Ses budgets se traduisent par des déficits constants[256].

Les raisons de cette situation sont nombreuses et diverses. Cette colonie qui fournit des esclaves à l'île du Cap-Vert et à d'autres colonies africaines, est atteinte de plein fouet dans une des sources de son ancienne prospérité par l'abolition de l'esclavage. L'agriculture et le commerce ne parviennent pas encore à compenser cette perte. On accuse souvent aussi le climat de la Guinée. Les luttes continuelles entre les diverses tribus hostiles à l'implantation portugaise sont autant de facteurs qui freinent le développement économique de la région. A cela s'ajoute comme dans la plupart des colonies portugaises une administration laxiste responsable de cette situation du recul de l'économie[257].

Ce recul et ce désintérêt de la couronne portugaise pour la Guinée-Bissau du fait des contraintes conjoncturelles que connaît la métropole, a des répercussions à Ziguinchor. L'opportunité est très vite saisie par la France qui a déjà des visées sur la zone. Cela se matérialise par un grignotage incessant et progressif de la Casamance par les Français qui signent des traités avec les chefs indigènes. Ainsi, quand le baron Roger, actif gouverneur du Sénégal entre 1822 et 1827, vient inspecter le fleuve (1826) afin d'en évaluer la rentabilité, cette visite est à l'origine de la signature d'un traité à Diembéring en mars 1828 entre les Français et les Diolas. Le président Jean Clément Victor Dangles obtient gratuitement et en toute propriété le terrain nécessaire à l'installation d'un comptoir. Puis, pour éviter le blocage de l'accès à la mer par les Portugais, il contacte le chef du village d'Itu sur la rive droite, à l'embouchure de la Casamance. Lorsque les Français négocient peu après en septembre 1828 la cession de l'embouchure nord à la Pointe de Diogué et au sud la Pointe

[256] Marvaud, (A), Le Portugal et ses colonies étude politique et économique, Maisons Félix Alcan et Guillaumin Réunis, Paris, 1912, pp. 204-205.
[257] Marvaud, (A), *op.cit.,* p. 205.

de Diembéring, ils achèvent leur investissement, et deux drapeaux français signalent désormais l'entrée de la Casamance[258].

3.1.Fondation et occupation de Ziguinchor par les portugais

Pour protéger leurs intérêts, les Portugais construisent des forteresses : Conçalo Gamboa Ayala construit quelques postes fortifiés le long de la voie commerciale qui va de Cachéu à la Gambie. Cette entreprise de renforcement de leur zone d'influence a pour but la protection du trafic, mais aussi d'éviter la fuite des esclaves. Le poste de Ziguinchor est comme une étape sur la route intérieure nord-sud, et non une escale desservant la navigation sur le fleuve Casamance. Il a pour fonction essentielle de protéger la voie de communication de la Gambie à Cachéu. Installé à la limite du pays Diola, le poste de Ziguinchor contribue à défendre les commerçants portugais contre les incursions des Floups hostiles, tout en évitant la fuite des captifs. La création de Ziguinchor se confond donc avec l'arrivée des marchands et traitants portugais, qui cherchent à faciliter le transit pour le commerce des esclaves, de la cire et de l'ivoire, etc.

Situé à plus d'une dizaine de kilomètres de l'océan, sur la rive gauche du fleuve, le comptoir de Ziguinchor est relié à Cachéu par les marigots de Kajinol et de Sao Domingo. Les navires peuvent sans crainte remonter la Casamance à condition d'éviter les bas-fonds qui jalonnent la rivière. Les Portugais n'attachaient guère d'importance à cette possession exclusivement peuplée de luso-africain et de leurs captifs[259]. Depuis sa création en 1645 jusqu'à la fin du XIXème siècle, Ziguinchor n'est qu'un gros village fortifié. Son évolution illustre bien la décadence de l'aventure coloniale portugaise en Afrique et dans les autres territoires d'anciennes colonies portugaises. Négligés par Lisbonne, la lointaine métropole, le Comptoir est misérable[260].

Le bourg de Ziguinchor compte en 1842 quinze cents habitants et les habitations se présentent sous forme de cases en paille serrées et entourées par une palissade en bois rectangulaire. Il est défendu par quatre monticules de terre. Une vieille église en bois, construite en 1848, est ravagée par le feu avec une partie du village en 1851[261]. La population est composée de *"Gourmets"*[262]. La ségrégation socio-résidentielle répartit la population de la bourgade dans deux quartiers rivaux bien distincts. Un à l'ouest appelé *"Vila Fria"* pour les gens de condition libre, et un autre à l'est appelé *"Tabanca"*[263] pour les captifs.

---

[258] Pélissier, (R), Naissance de la Guinée portugaise et africains en Sénégambie (1841-1936), Paris, 1989, p. 41.
[259] Roche, (C), *op.cit*, p. 69.
[260] Trincaz, (P.X), *op.cit*, p. 24.
[261] Roche, (C), *op.cit*, p. 69.
[262] Nom donné aux Noirs christianisés et très métissés.
[263] Petite agglomération en dehors du village. Il est possible qu'elle ait été occupée par des captifs. Par la suite, elle a pu être absorbée par le village.

Les habitations sont toutes en mauvais état et d'une saleté manifeste avec des porcs et des chèvres qui vagabondaient partout. Pendant la saison des pluies, le bourg devient un vaste cloaque aux odeurs nauséabondes, enfermé de tous les côtés et ne permet aucune circulation d'air, l'hygiène laisse à désirer. Le port de Ziguinchor se résume à une plage hasardeuse sur le bord du fleuve Casamance où on voit des pirogues taillées dans les troncs massifs de fromagers.

Aucun Portugais ne vit à Ziguinchor. Leur présence se manifeste par un mât dressé sur les rives du fleuve où flotte le drapeau portugais. La visite des représentants de la couronne est assez rare. Les principales familles de la *"Villa Fria"* portent des noms portugais, parfois nobles, comme Carvalho, Alvarenga, Nunez, Preira, Tavarez, Barreto et d'autres. Le chef du comptoir, qui n'a que quatre soldats dans ses rangs, est issu de la grande famille métisse des Carvalho Alvarenga. En 1766, Carlos de Carvalho-Alvarenga, capitaine-chef de Ziguinchor et ses associés préside aux destinées de la petite cité. La famille Carvalho-Alvarenga est d'une lusitanité et d'un patriotisme à toute épreuve à cette époque-là. Elle fournit à la Guinée portugaise le modèle de héros qu'affectionne toute mythologie coloniale comme Honorio Pereira Barreto[264]. Il est chef du *"presidio"* de Ziguinchor qui est subordonné au Capitaine Général du comptoir de Cachéu.

L'histoire de la Casamance sous domination portugaise en général et celle de Ziguinchor illustre parfaitement l'histoire de la pénétration coloniale européenne en Afrique. Comme la plupart des villes d'Afrique Noire, Ziguinchor est un produit de la colonisation, créée à des fins commerciales et militaires. Le but, pour les envoyés de la nation colonisatrice, est d'occuper un point stratégique pour permettre la protection du commerce et le drainage par les commerçants, des ressources naturelles de la région vers un centre et leur expédition vers la métropole dont elles assurent le développement économique[265].

Jusqu'au milieu du XIVème siècle, les Européens ignorent la côte des « Rivières du Sud ». Les navigateurs portugais, longtemps pris pour les découvreurs de la Guinée, ont le privilège de laisser les premiers des traces imprimées de leurs voyages. Selon Dapper, ils se sont établis sur le Rio Cachéu, à Bolama, et à partir de 1646 en Casamance (Ziguinchor). Les marchands français de Rouen s'organisent en compagnies et occupent respectivement Saint-Louis du Sénégal et l'île de Gorée en 1582 et 1626. Les Anglais forment en 1588 la Compagnie de Gambie, celle des « Aventuriers d'Afrique » en occupant Fort James, en Gambie, sur l'estuaire de la Rokellé en 1664 ainsi que la Compagnie anglaise d'Afrique en 1672. Les Hollandais, établis à Arguin de 1638 à 1673, sont les véritables maîtres de la côte du golfe de Guinée[266].

---

[264] Pélissier, (R), 1989, *op.cit*, p.40-41.

[265] Trincaz, (P.X), *op.cit*, p. 12.

[266] Machat, (J), Les Rivières du Sud et le Fouta-Diallon, essai de synthèse des documents imprimés concernant la Géographie physique et les civilisations indigènes de ces pays, Thèse de Doctorat, Faculté des Lettres de l'Université de Paris, 1906, pp. 10-11.

La première puissance coloniale à s'aventurer en Casamance est donc la Couronne portugaise. En 1456, un navigateur vénitien, Alviso da Mota, explore la rivière située au sud de la Gambie. Ces interprètes lui rapportent que cette rivière appartient à un roi noir, le Kasa Mansa, qui habite en amont à environ trente miles de l'embouchure. Un demi-siècle plus tard, un Portugais, Valentin Fernandes, décrit à son tour la rivière, et confirme les déclarations du vénitien. Il précise que *« dans ce royaume, il y a un mélange de toutes les races comme les Mandingues, les Falups et les Balanges »*.

En 1570, André Alvares Almada remonte le fleuve Casamance, et rencontre le Kasa Mansa à Birkama, dans l'actuelle République de la Gambie. Dans la chronique de 1594 qu'il a laissée de ses voyages, il parle des différentes ethnies de la Casamance et surtout de la *« terre des Iziguiches où on traite la cire et les esclaves »*. Il semble bien que ce soit la première mention de ce qui deviendra Ziguinchor, déjà signalée comme un lieu d'échange pour la cire et surtout des esclaves[267].

Près d'un siècle plus tard en 1594, André Alvares D'Almada, auteur de l'un des plus anciens livres sur la Guinée portugaise et de l'histoire de ses habitants depuis le fleuve Sénégal jusqu'en Sierra Léone écrit *« qu'en continuant par le sud, après la rivière Gambie, on rencontre d'autres noirs qui se confondent avec les Mandingues. On les appelle Felup ou Flup. C'est une race très noire qui n'a jamais voulu faire le commerce avec nous. Avant d'arriver au Cap Roxo existe l'embouchure de la Casamance, il y a vingt-cinq ans que les bateaux portugais n'y sont plus entrés à cause des guerres avec les noirs. Un de nos bateaux s'étant échoué à l'embouchure, les Flups capturent tout l'équipage qu'ils massacrèrent refusant toute proposition de rachat »*[268].

Francisco des Azevedo Coelho décrit longuement la Guinée en relatant ses nombreux voyages depuis le Cap-Vert jusqu'à la Sierra Léone. Il donne des informations avec une grande précision sur la Casamance et sur le début du commerce dans la région. Il mentionne entre autres l'existence d'un port qui permet le mouillage des bateaux ; *« à ce Rio de Casamance, ne peuvent aller que les embarcations tirant sept ou huit palmes parce qu'il a peu d'eau à la barre. En les remontant dix-huit ou vingt lieues, on mouille en un port formé par un bras de rivière qu'on appelle Rio de Bojète qui se trouve du côté sud »*.

Depuis le XVème siècle au moins, les Portugais sont déjà présents en Casamance notamment dans sa partie maritime à hauteur de l'embouchure. Craignant les attaques des Flups, les Portugais progressent vers l'intérieur non par le cours du fleuve, mais par la terre ferme dans le sens sud-nord à partir de Sao Domingo, en Guinée portugaise, avant d'atteindre la rive gauche du fleuve Casamance. En sortant du Rio de Gambéa pour aller à Sao Domingo, aussitôt après avoir doublé le Cabo de Santa Maria, la côte court du nord au sud jusqu'au Cabo Roxo. Avant d'arriver à ce Cap, on passe en face

[267] Trincaz, (P.X), *op.cit*, p. 13.
[268] Cité par l'Abbé Diamacoune Senghor, document manuscrit.

du Rio de Casamansa. Autrefois, deux ou trois navires allaient de cette île à ce fleuve pour acheter des esclaves. Ils importent du vin, des toiles, du coton, des chevaux qu'ils échangent contre des esclaves, de la cire et de l'ivoire ; mais ce commerce est déjà perdu[269].

Ces missions d'exploration, et ces récits de voyage des Portugais constituent des documents de prospections économiques intéressants pour la Couronne portugaise en ce sens qu'ils permettent de connaître l'étendue des richesses des régions explorées et les possibilités de trafic fructueux mais aussi de découvrir d'autres nations avec lesquelles ils peuvent commercer. Les rapports des prospecteurs portugais montrent que dès le XVème siècle, la Casamance apparaît comme pleine de ressources aux yeux des étrangers.

D'abord, les habitants sont très intéressés pour le commerce par excellence : l'esclavage. Ensuite, la région est très peuplée et les habitants, au début du moins, se laissèrent capturer facilement comme le précise Alvarez d'Almada *« ils capturent beaucoup de gens, car ils les prennent en groupe ou en nombreuses compagnies lorsqu'ils sont installés le long des plages ou des marigots, à manger le poisson ou les huîtres. Et à la capture d'une bande, l'autre ne fuyait point, ni ne se défendait.*

Azevedo Coelho va plus loin en présentant la zone comme un eldorado. La présence de la cire et du miel en abondance lui fait dire que c'est là qu'il y a la plus grande quantité de cire de toute la Guinée, *« incroyable est le nombre des abeilles de cette terre. Et à cause d'elles, se devrait dire de l'Afrique le propos biblique qu'y coulent le lait et le miel. Car le miel y est en si grande abondance que, si les nègres ne le gâtaient en breuvages, on pourrait charger navires et navires »*. D'une manière générale, cette région apparaît comme une mine à exploiter à peu de frais selon l'expression d'Azevedo Coelho.

Pour permettre les échanges et protéger les voies de communication, les Portugais créent des villages avec des postes plus ou moins fortifiés. C'est ainsi qu'au débouché de la voie maritime est créé le poste de Cachéu vers 1588. D'après le Dr. Gabriel Carvalho, les commerçants habitent dans un village indigène où ils sont soumis à de multiples vexations. Mais cette année là un Cap-verdien de Santiago du nom de Lopez Cardezo, obtient du chef indigène nommé Chapalas, l'autorisation d'édifier le village de Cachéu que les commerçants se mettent à fortifier avec quelques pièces d'artillerie[270].

En 1607, les Portugais construisent un fort pour protéger le village de Cachéu situé à huit lieues de l'embouchure. Le village de Cachéu devient une Capitainerie générale en 1641, date à laquelle le roi du Portugal Don Joao IV nomme directement et officiellement Conçalo Gamboa Ayala

[269]Donella, (A), Description de la Serra Léoa et des Rios de Guiné do Cabo Verde 1625, Junta de Investigações do Ultramar, Centro de Estudos de Cartografia Antiga, Lisboa, 1977, pp. 165.

[270] Trincaz, (P.X), *op.cit*, p, 17.

comme premier Capitaine de ce comptoir. Vers 1645, il fonde d'autres villages comme Farim sur le haut Cachéu et Ziguinchor sur la basse Casamance. Le but de la couronne est de rassembler les commerçants portugais dispersés le long des principaux Rios de Guinée[271]. Les Portugais réussissent donc leur pénétration en remontant le fleuve Casamance et commencent le commerce des marchandises susceptibles d'intéresser l'économie de leur métropole : les esclaves, la cire, les peaux et l'ivoire principalement. C'est dans le but de faciliter ce trafic vers l'Europe et l'Amérique qu'en 1645, l'administrateur portugais de Cachéu fonde Ezeguichor, comptoir de transit et point stratégique de défense sur la route de la Gambie à Cacheu, à la limite du pays Diola. Ce poste n'a à l'époque que peu de contact avec l'Océan[272]

A cette époque, dit René Pélissier *« nous ne savons pas si l'esclave y est encore négocié, mais nous n'avons pas l'impression que la traite soit bien importante »*[273]. *« Qui veut entrer dans le Rio de Casamansa longe la côte du Cabo Roxo vers le Nord, puis se dirige vers l'Est sans voir le fleuve, car on ne voit que la terre d'un côté comme de l'autre, si bien que le fleuve semble fermé. Mais en s'approchant bien de la terre, le fleuve s'ouvre de plus en plus, et on y pénètre sans danger »*[274]

Le bassin de la Casamance, pour les Portugais, c'est avant tout, sur la rive sud du fleuve, Ziguinchor, la dépendance réelle la plus septentrionale de Cachéu avec qui elle est en communication par des marigots empruntés par les pirogues[275]. Au XVIIeme siècle déjà, les Portugais de Cachéu créent le fort Saint Philippe, sur le Rio de Saral, affluent de Cachéu ; puis ils passèrent par le Saint Domingo, dans la Casamance, et enfin par le Soungrougrou, dans le Bassin de la Gambie. Les conditions d'accès difficiles font qu'une route fluviale qui relie Cachéu à Ziguinchor assure les relations avec la Casamance est ouverte par les Portugais pour répondre aux besoins d'exploitation économique des ressources naturelles dans la zone.

Sur cette route, on peut se rendre par terre de Guinguin au village de Guidé, route où commence une nouvelle rivière, qui se jette sur la Casamance, près du poste de Baluar-Tinha. Les Portugais ont établi les deux forts de Baluar-Tinha et Baito sur les frontières de San Domingo et de Guidé navigable sur une partie de leurs parcours, séparés à leurs sources par un court espace marécageux que l'on peut franchir en quelques heures pendant la bonne saison.

Les commerçants conservent, grâce à cette route, des relations permanentes avec Santo-Domingo qui a longtemps été un entrepôt d'esclaves et un centre de traite important pour la couronne portugaise qui s'est réservé le bénéfice exclusif des droits sur la cire de la Casamance. Ils y exploitent

[271]Carvalho, (G), Contribution à l'histoire de la Casamance, Afrique-Documents, n° 91, 1967.
[272] Trincaz, (P.X), *op.cit.*, pp, 5-6.
[273] Pélissier, (R), 1989, *op.cit*, p. 40.
[274]Donella, (A), *op.cit. pp.* 165-166.
[275] Pélissier, (R), 1989, *op.cit*, p. 40.

également le bois destiné à la construction navale[276]. De la mer, les goélettes atteignent facilement Ziguinchor d'où partent vers Cachéu des cuirs, de l'ivoire et de la gomme. Le commerce strictement casamançais du village semble se limiter au courtage, à la redistribution des importations anglaises et françaises et à la revente du sel et du bétail locaux[277].

L'implantation française en Casamance dont les prémices datent de 1827 transforme le comptoir de Ziguinchor, jusque-là négligé et délaissé par les Portugais. La prise de ce comptoir commença par la prise de Diogué, puis par étapes successives d'une multitude de petits traités. La convention franco-portugaise rendue le jeudi 22 avril 1886 et signée le 12 mai 1886, consacre la tutelle française sur le comptoir de Ziguinchor. D'un gros bourg sous domination portugaise, Ziguinchor se transforme en une véritable ville, quadrillée à l'européenne, sous le contrôle d'administrateurs français zélés.

3.2.L'État des lieux des relations franco-portugaises avant la convention du 12 mai 1886

Les relations entre la France et le Portugal en Afrique ont commencé à prendre forme à partir du XVème siècle. L'implantation de ces deux puissances colonisatrices en Sénégambie est fort ancienne. Au XVème siècle, les navires portugais essaiment sur les côtes africaines. Ils sont installés au Cap-Vert dès 1644 et sont les seuls jusqu'à ce que d'autres conquérants comme les Hollandais, les Anglais et les Français particulièrement, commencent à leur tour à venir y commercer vers 1540[278].

Cette présence portugaise en Sénégambie méridionale tient en grande partie à l'essor économique du Portugal en Europe durant cette période. C'est pour elle, le début de la conquête des mers et de l'outre Atlantique pour trouver d'autres partenaires chrétiens avec qui il peut commercer mais aussi étendre la foi chrétienne dans le cadre de l'évangélisation d'autres peuples jusque-là étrangers à la religion du livre.

Avec les changements intervenus en Europe avec les retombées de la traite des esclaves d'abord et de la révolution agricole et industrielle ensuite, la France, l'Angleterre et l'Allemagne orientent leurs visées expansionnistes vers l'Afrique et surtout en Sénégambie. Mais cette expansion de puissances européennes a pour objectif premier de s'emparer d'abord des côtes, des estuaires et des îles pour mieux contrôler l'hinterland. Le contrôle des côtes devient un enjeu stratégique pour les puissances européennes. Dès lors, plusieurs comptoirs commerciaux voient le jour le long du littoral africain.

---

[276] Brosselard, (C.H), *op.cit*, p. 28.

[277] Pélissier, (R), 1989, *op.cit*, p. 40.

[278] De Moraes, (N.I), A la découverte de la petite Côte au XVIIème siècle (Sénégal-Gambie) Tome 1, 1600-1621. Initiation et Etudes Africaines n°37, IFAN, Dakar, 1993, p. 19.

C'est ainsi que la France implante des comptoirs comme celui de Saint-Louis, de Gorée au Sénégal et pour les Portugais implantent ceux de Cachéu, Farim et Ziguinchor en Guinée portugaise. La possession d'un comptoir offre une sécurité suffisante à l'établissement des bâtiments européens. La plupart des postes européens sont créés en général à l'embouchure des fleuves. Tels furent les comptoirs du Sénégal, de la Casamance, ceux des rivières du sud, du Niger et du Gabon. La tactique est bonne, car dans ces pays neuf comme l'Afrique, celui qui est maître des ports et des voies d'accès naturelles est maître de l'intérieur[279].

Vu les enjeux économiques non-négligeables à tirer dans cette partie de l'Afrique, les puissances colonialistes européennes anglaise, française et portugaise notamment se livrent à une rude bataille pour le contrôle des voies d'eau naturelles, chacune d'elles cherchant à se doter d'un accès à la mer. C'est le commerce des esclaves qui rythme les relations commerciales et fonde le dynamisme des comptoirs. En aval de ces compétitions territoriales, figure bien entendu le contrôle des ressources naturelles.

En 1585, le comptoir de Cachéu existe déjà. Les Portugais sont signalés dans cette partie dès 1645 en créant un *"présidio"* à Ziguinchor. Bertrand Bocandé souligne à ce titre que la Guinée portugaise, suivant les concessions anciennes et les traités s'étendent du Cap Sainte-Maria au Cap Taguin et comprend toute la Sénégambie méridionale, telle qu'elle est définie par plusieurs géographes[280]. Il précise par ailleurs que si l'on en limite l'étendue aux établissements portugais elle ne dépasse pas la Casamance au nord de Rio Géba au Sud[281].

Cette présence portugaise en Sénégambie méridionale est progressivement remise en cause par d'autres puissances telles que la France dès la première moitié du XIXème siècle. Elle crée respectivement les postes militaires de Carabane et de Sédhiou en 1837 et 1838. La nouvelle direction de la France dans cette partie de l'Afrique est la conséquence de leur échec de la colonisation agricole des terres du Waalo entreprise par les Gouverneurs Roger et Schmaltz en 1819 et 1831[282]. C'est donc l'introduction de l'arachide durant la seconde moitié du XIXème siècle en Sénégambie méridionale, après la suppression de la traite négrière, qui est à l'origine de l'émergence des maisons de commerce françaises basées en métropole. Ce sont Blanchard.C, J.B Pastré et Ci, Maurel et Prom, Thiraiziot, Minet, Oshner de Gonning[283]. Et grâce à l'application du régime de la liberté commerciale, la France,

---

[279] Sow, (M.M), op.cit, p. 10.

[280] Bocandé, (B), *« Notes sur la Guinée portugaise ou Sénégambie méridionale ». In Bulletin de la Société de la Géographie de Paris*, 3e Série, Tome XI (Mai-Juin 1849), pp. 165-350 (Juillet-Août), Tome XII, pp. 57-93.

[281] *Ibidem*.

[282] Barry, (B), Le royaume du Waalo. Le Sénégal avant la conquête, Harmattan, Paris, 1985, p. 285.

[283] Brosselard, (H), *Voyage dans la Sénégambie méridionale et en Guinée portugaise 1886, in Tour du Monde*, 1889.

le Portugal et l'Angleterre s'engagent dans une politique de conquête territoriale en vue d'accéder librement aux paysans producteurs pour l'achat direct de leurs produits.

Jusque-là, le commerce indigène met en relation l'ensemble des régions qui avoisinent le Fuladou. Ce commerce interrégional est dominé par les Dioulas d'origine mandingue et venant pour la plupart du Haut-Sénégal, de la Guinée portugaise et du Futa Djallon. Au moment où le commerce de l'arachide prospère en Sénégambie septentrionale grâce au développement du réseau ferroviaire et du privilège accordé aux produits manufacturés par le régime douanier, la Casamance et les rivières du Sud se débattent dans une profonde crise agricole et commerciale. Dans ces régions, la culture de l'arachide est au rabais. La crise du commerce arachidier est en grande partie due à la baisse des prix de l'arachide sur les marchés de France. Les maisons de commerce françaises ressentent profondément cette diminution considérable de la production arachidière[284].

Par exemple en 1886, la colonie de la Guinée portugaise est durement touchée comme le relate un administrateur la crise agricole est bientôt suivie d'une crise commerciale qui frappe surtout les entreprises françaises ou autres, car six grandes maisons françaises se partagent presque tout le commerce de la Guinée portugaise[285]. C'est le début de l'expansion des maisons commerciales françaises dans les rivières du Sud.

Du point de vue politique, la situation est plus complexe. La généralisation de la crise vers l'intérieur, conjuguée à la volonté des puissances d'étendre le commerce, ne peut se faire que par la conclusion de traités d'amitiés, de protection ou de commerce avec les chefs locaux. Mais beaucoup de ces traités sont signés dans la précipitation sans s'assurer au préalable de le faire avec les principaux occupants des lieux. Ainsi, les négociants français de Saint-Saint du Sénégal et de Gorée qui prennent la suite des Portugais, attirés par les richesses naturelles de la Casamance, cherchent à s'établir au bord de son fleuve. En 1828, le Gouverneur du Sénégal leur donne satisfaction en chargeant Dangles de négocier la création de comptoirs avec les villages de l'estuaire. Mais ceux que Dangles présente dans les traités comme des souverains, propriétaires des lieux, ne sont en réalité que des porte-parole de leur communauté. Cette méprise a des conséquences tragiques pour les Français et ce n'est qu'avec l'acquisition de l'Île de Carabane en 1836, que la présence de la France en Casamance devient effective[286].

De même, la conquête coloniale nécessite au préalable une meilleure organisation administrative de la part de chaque puissance colonisatrice. C'est ainsi, qu'on peut situer la réorganisation administrative de la colonie du Sénégal en 1854. La création de Gorée et ses

[284] Sow, (M.M), *op.cit.*, p. 52.
[285] Brosselard, (H), *op.cit*, p. 59.
[286] Méguelle, (P), *op.cit*, p. 64.

dépendances du Sud date de cette époque. En détachant Gorée de Saint-Louis, les autorités coloniales affirment leur ambition de contrôler les rivières du Sud. La Sénégambie et notamment la Casamance suscitent une attention particulière de la part des autorités. Les Français s'orientent vers un encerclement des Portugais basés à Ziguinchor : il faut que les pour les Portugais restent inviolés à Ziguinchor pour éviter d'éventuelles réclamations du territoire par le Portugal[287].

Dans un rapport confidentiel adressé au Commandant de Cercle de Sédhiou en 1865, on relevait ces propos, *« nous prétendons exercer son droit de souveraineté ou de suzeraineté sur toutes les rivières de la Casamance, à l'exception seulement du territoire de Ziguinchor. Jusqu'à ce que le Gouverneur en ait décidé, abstenez-vous de toute réclamation vis-à-vis des autorités de Ziguinchor, mais hâtez-vous de compléter la série de nos traités en les libellant de telle façon qu'il ne soit pas la consécration de droits déjà établis par traités passés avec les principaux villages de chaque province par lesquels tous les villages se déclarent lier »*[288]. Cette précision est de taille vue l'erreur commise lorsque le Gouverneur du Sénégal a chargé Dangles de négocier la création de comptoirs avec les villages de l'estuaire en 1828.

Les autorités de Gorée cherchent à étendre leur commerce, mais surtout à limiter l'influence portugaise à Ziguinchor, Cachéu et Boulam. Ainsi, la France signe avec les chefs autochtones plusieurs traités qui servent de base juridique pour l'occupation ultérieure de Ziguinchor. De même, Pinet Laprade, ayant connaissance d'un traité signé par les Portugais à Kambala prend les dispositions nécessaires sans perdre un instant pour mettre un coup d'arrêt à leur projet d'extension dans la Casamance, *« en passant nous-mêmes, des traités avec les villages riverains et dans tous les marigots qui dépendent de cette rivière »*[289].

La victoire des Peuls du Fouladou sur l'Empire manding du Gabou a aussi bouleversé la géopolitique de la région. Certains villages ou provinces qui se trouvent sous le contrôle du Portugal lui sont pris pour entrer dans le domaine de Moussa Molo Baldé (1846-1931) chef des Peuls. C'est dans ce contexte de crise commerciale généralisée et de boulimie territoriale qu'il faut comprendre le protectorat du 13 novembre 1883 signé entre la France et le roi du Fouladou, Moussa Molo Baldé[290].

Dans ce traité, des provinces comme le Kanadou appartiennent désormais à la France. Cette position du Kanadou, comme d'autres provinces, complique davantage les relations franco-portugaises : les prétentions du Portugal dans cet espace sont clairement exprimées depuis fort

---

[287] Sow, (M.M), *op.cit.*, p. 12.

[288] ANS, 4 B 36, Lettre n°52 de Pinet Laprade, Commandant de Gorée à M. le Commandant de Cercle de Sédhiou, 7 Avril 1865.

[289] ANS, 4 B 36, Lettre n°52 de Pinet Laprade, Commandant de Gorée à M. le Commandant de Cercle de Sédhiou, 7 Avril 1865.

[290] Sow, (M.M), op.cit., p. 54.

longtemps, donc les Portugal réclament régulièrement certaines rivières en invoquant le droit de l'ancienneté. Certes de tout temps les Portugais expriment leurs prétentions sur les territoires baignés par le Rio de Cachéu, le Rio Géba et le Rio Grande et également sur la Casamance[291]. Devant la multiplication des incidents et parfois des heurts diplomatiques, les Français et les Portugais sentent la nécessité de réunir une Commission spéciale chargée de délimiter leurs possessions respectives de la France et du Portugal.

Au-delà de cela, les deux puissances rivales envoient la Commission tracer une frontière indiquant leur zone de compétences administratives, territoriales et commerciales respectives. Jusque-là, il n'existe pas de frontières administratives entre les puissances européennes présentes en Afrique. Les relations avec les chefs locaux se résument à la signature de traités de commerce et de protection par lesquels la France et le Portugal s'engagent à payer un tribut annuel aux pouvoirs locaux. Les chefs indigènes des villages ou des provinces qui refusent de reconnaître ces actes de protection ou d'amitié sont systématiquement châtiés.

Les rivalités coloniales franco-portugaises, ou entre les autres puissances colonisatrices, constatent à travers de multiples conflits locaux et des incidents diplomatiques, qu'elles ne peuvent trouver de solution que grâce à une Commission spéciale chargée de déterminer les zones d'influence entre eux. Français, Anglais, Portugais et dans une moindre mesure les Allemands se sont croisés en Afrique à partir de la seconde moitié du XIXème siècle. Chacun d'eux cherche à contrôler une position du littoral surtout dans ce secteur. La volonté de s'approprier des ressources naturelles et de zones d'influence commerciale et politique ne tarde pas à créer des rivalités aiguës entre eux.

Parallèlement à la résistance acharnée de populations, sous la conduite de leurs chefs locaux politiques ou coutumiers, les puissances coloniales se livrent en Afrique, à une compétition sans merci pour la conquête, l'appropriation et la consolidation de portions de territoire. Ces rivalités s'expriment surtout dans la région du bassin du fleuve Congo où les tensions sont plus âpres et la tension vive au point de menacer de dégénérer à tout moment. C'est dans cette atmosphère de crise de l'environnement international et dans le souci d'éviter une guerre entre puissances coloniales présentes sur le continent que le Chancelier Allemand Otto Von Bismarck convoque le Congrès qui se tient entre le 15 novembre 1884 et le 26 février 1885. Le but de ce congé est de régler le sort du bassin du fleuve Congo, revendiqué à la fois par les Britanniques, les Allemands, les Français et les Portugais. Le Congrès de Berlin déclenche un peu partout en Afrique le processus de normalisation des rapports entre puissances colonisatrices. Ainsi la convention franco-portugaise du 12 mai 1886 qui consacre le tracé de la frontière entre les colonies du Sénégal et de la Guinée-Bissau est signée. Cette

[291] ANS, 2 F 4 Relation du Gouvernement du Sénégal avec le Gouvernement de la Guinée portugaise 1879-1891.

convention a pour objectif de normaliser les relations entre la puissance coloniale française et la Couronne portugaise.

3.3.La convention franco-portugaise du 12 mai 1886 et le début de la normalisation des relations entre la France et le Portugal

La convention franco-portugaise du 12 mai 1886 intervient dans un contexte de normalisation des rapports entre puissances coloniales en Afrique. Leurs rivalités dans cette partie du monde créent un climat d'insécurité. Pour éviter une guerre entre puissances européennes en Afrique qui pourrait se prolonger en Europe, Bismarck invite les forces présentes dans la zone à harmoniser leur position pour le partage du gâteau africain. Il réunit toutes les puissances colonisatrices européennes qui se toisent, se crêpent le chignon et se disputent des lambeaux de territoires en Afrique. L'ordre du jour est d'étudier les moyens de mettre un terme au climat délétère qui peut être lourd de conséquences pour les puissances colonisatrices. Les clauses issues de cette rencontre recommandent aux différents protagonistes présents en Afrique la signature de traités et de conventions pour délimiter les sphères d'influence de chacun. En Sénégambie méridionale, la convention du 12 mai 1886 établit une ligne de séparation entre les possessions française et portugaise.

Dès les années 1880, les Portugais commencent progressivement à triompher des peuples jusque-là récalcitrants dans leurs zones d'occupation. A partir de ce moment, on observe une accalmie dans les relations lusitano-africaines, l'économie vit une période prospère grâce au développement du caoutchouc très demandé au Portugal. Du côté de la France, c'est l'heure du redressement économique mais aussi politique après la débâcle de la guerre franco-prussienne de 1871. Les questions coloniales arrivent au premier rang des discussions au Parlement et dans l'opinion publique. De grands défenseurs ou détracteurs de la politique coloniale comme Jules Ferry, Clemenceau, apparaissent. La France veut faire de la Sénégambie sa chasse gardée. Elle n'entend pas être devancée par une autre puissance européenne quelconque dans sa conquête de cette partie de l'Afrique. Les autorités coloniales de Saint-Louis émettent l'idée d'échanger la possession anglaise de la Gambie[292] et celle portugaise de Ziguinchor pour parachever la "francisation" de la Sénégambie méridionale[293].

Défendus par leur énergique président, Félix Cros, les commerçants de Gorée réclament au lieutenant-gouverneur, en février 1883, qu'un délai d'entrepôt d'un an soit accordé aux commerçants français établis à Ziguinchor[294]. Dans une correspondance du 23 février de la même année, Cros écrit que *« pour tout simplifier, il serait préférable de négocier avec le Portugal l'annexion pure et simple*

---

[292] Kébé, (M), *« La délimitation des frontières entre le Sénégal et la Gambie anglaise, un obstacle à l'expansion française (1805-1920), in Becker Ch, Mbaye, S, et I, Thioub, AOF, Réalité et héritages sociétés Ouest africaines et ordre colonial, 189-1960, ANS, Dakar, 1997, pp. 115-124.*

[293] Sow, (M.M), op.cit, p. 20.

[294] Roche, (C), 2000, op.cit, p. 204.

de Ziguinchor, vu sa faible importance »[295]. Le 22 janvier 1884, il renouvelle les mêmes recommandations et revendique également l'exonération de tout droit de port pour les navires français qui entrent à Ziguinchor, en vue d'y entreposer des produits, réservant ces impôts aux bateaux ou caboteurs qui s'occupent d'exploiter ces mêmes produits[296].

Les prétentions des commerçants français s'affirment pour Ziguinchor pour trois raisons essentielles :

- la première est sa position sur le fleuve entre Karabane et Sédhiou. Bien placée, accessible aux vapeurs, elle a l'avantage d'éviter les transbordements imposés par les bas-fonds qui empêchent les navires de gros tonnage de remonter jusqu'à Sédhiou. Sur le parcours du fleuve qu'ils peuvent remonter, les grands navires ne rencontrent qu'une seule digne de ce nom, celle de Ziguinchor. Ils y trouvent un fond de 7 mètres à quai. En amont de ce mouillage, les navires peuvent remonter jusqu'à la pointe de Piedras[297].

- la deuxième raison est la baisse de la production arachidière dans les pays malinké et le développement des ressources forestières qui incitent à la recherche et au contrôle de nouvelles terres plus en aval.

- enfin, la troisième raison est liée aux progrès spectaculaires du caoutchouc, la demande accrue des amandes de palme et des noix de "touloucouna" qui donnent à la Basse Casamance une importance particulière[298].

La convention du 12 mai 1886 consacre donc le droit légitime de la France sur Ziguinchor au détriment du Portugal. Elle est signée par le président de la République française Jules Grévy et Louis 1er Roi du Portugal et des Algarves. Dans les clauses de cet accord, le Portugal cède à la France le territoire de Ziguinchor et ses dépendances. En échange, le Portugal reçoit de la France, le territoire de Rio de Cassini, distrait du territoire de roi Dina Salifou dans la partie nord-ouest de la Guinée française, l'actuelle République de la Guinée Conakry. Cela permet à la France d'agrandir son territoire de Guinée, malgré les vives protestations du roi des Nalous[299].

Le 6 septembre 1885, Felix Cros rappelle à Bayol dans sa lettre du 22 janvier 1884, la nécessité et même l'urgence de l'occupation de Ziguinchor. Dans son style fort suggestif et quelque peu péremptoire, il écrivait qu' *« il n'entre pas dans mes attributions d'indiquer la compensation qui devrait être offerte au Portugal du fait de la cession qu'il nous consentirait de cette parcelle minuscule*

---

[295] ANS, Q 32, correspondance du Président de la Chambre de Commerce, Félix Cros du lieutenant Gouverneur, 23 Février 1883.

[296] ANS, Q 32, correspondance du Président de la Chambre de Commerce, Félix Cros du lieutenant Gouverneur, 22 Janvier 1884.

[297] Brosselard, (C.H), op.cit, p. 60.

[298] Roche, (C), 2000, op.cit, p. 204.

[299] Diatta, (O), *op.cit*, p. 88.

de terrain, mais il vaudrait assurément mieux pour la France comme pour le Portugal que nous lui cédions nos droits sur le Cassini en échange de Ziguinchor dont la position géographique au milieu de notre rivière de Casamance est pour le moins regrettable »[300].

Le Portugal reçoit également des droits de pêche à Terre-Neuve et l'enclave de Cabinda, ajoutée au territoire de la colonie portugaise d'Angola. Appartiennent également au Portugal toutes les îles comprises entre le méridien du Cap Roxo et la limite sud formée par une ligne qui suit le thalweg et la rivière Cajet et se dirige ensuite au sud-ouest à travers la passe des Pilotes pour gagner 10° 40° de latitude nord avec lequel elle se confond jusqu'au méridien du Cap Roxo[301].

En revanche, le Portugal renonce au Fouta-Djallon conformément à l'article 2er de la convention. Sa Majesté le Roi du Portugal et des Algarves *« reconnaît le protectorat de la France sur les territoires du Fouta-Djalon tel qu'il a été établi par les traités passés entre le Gouvernement de la République française et les Almamys du Fouta-Djalon. Le Gouvernement de la République française, de son côté, s'engage à ne pas chercher à exercer son influence dans les limites attribuées à la Guinée portugaise par l'article 1er de la présente convention ; il s'engage en outre à ne pas modifier le traitement accordé de tout temps aux sujets portugais par les Almamys du Fouta-Djalon »*[302].

La convention est ratifiée par la Chambre des Députés française le 20 juillet 1887. A la fin de l'année, après le vœu du gouverneur Portugais de voir la Commission franco-portugaise travailler sans retard, les autorités françaises désignent le Capitaine Brosselard-Faidherbe comme Commissaire du gouvernement. Les premiers travaux de délimitation débutent en février 1888[303]. Lisbonne est la grande perdante de ces négociations, puisqu'elle reste confinée dans une bande de terre essentiellement maritime. Comme le souligne René Pélissier *« désormais privés de profondeur continentale, la Guinée portugaise ainsi rabotée reste ce qu'elle était antérieurement : une colonie fluviale et maritime »*[304].

L'article 1er de la Convention exprime clairement le tracé des frontières entre le Portugal et la France. Après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, Français et Portugais se sont convenus en son article 1er qu'en Guinée, la frontière qui sépare les possessions françaises de possessions portugaises suit :

- au nord, une ligne qui partant du Cap Roxo se tient autant que possible, d'après les indications du terrain, à égale distance des rivières Casamance et San Domingo de Cachéu jusqu'à l'intersection

[300] ANS, Q 32, correspondance du Président de la Chambre de Commerce, Félix Cros du lieutenant-gouverneur, le 6 Septembre 1885.
[301] ANS, 10 F 12 (17), Article 1er, Convention de 1886, Conventions internationales 1886, 1904, 1947.
[302] ANS, 10 F 12 (17), Article 1er, Convention de 1886, Conventions internationales 1886, 1904, 1947.
[303] Roche, (C), 2000, *op.cit*, p. 206.
[304] Pélissier, (R), *op.cit*, p. 173.

du méridien 17° 30’ de longitude ouest avec le parallèle 12° 40’ de latitude nord ; entre ce point et le 16° de longitude ouest de Paris, la frontière se confond avec le parallèle 12° 40’ de latitude nord ; à l'est, la frontière suivra le méridien de 16° ouest, depuis le parallèle de 12° 40’ de latitude nord jusqu'au parallèle 11° 40’ de latitude nord.

- au sud, la frontière suit une ligne qui part de l'embouchure de la rivière Cajet, située entre l'île Catack qui sera au Portugal et l'île Tristao qui sera à la France, et se tenant autant que possible d'après les indications du terrain à égale distance du Rio Componi (Tabati) et du Rio Cassini, puis de la branche septentrionale du Rio Componi (Tabati) et de la branche méridionale du Rio Cassini (marigot de Kakonda) d'abord et du Rio Grande ensuite, viendra aboutir au point d'intersection du méridien 16° de longitude Ouest et du parallèle 11° 40° de latitude Nord[305].

Mais cette apparente clarté des frontières confrontée à la réalité du terrain crée un flou immense durant les opérations de délimitation. La limite en Afrique précède la frontière ce qui revient à dire que les limites ont d'abord été fixées sur les cartes avant d’être reconnues avec une certaine exactitude sur le terrain[306]. Il en découle souvent des divergences de vue et de méthodes entre les membres des différentes Commissions de délimitation de la frontière qui a commencé ces premiers travaux en février 1888[307]. La démarcation de la frontière dans cet espace géographique prit un chemin difficile en raison de l'exubérance des forêts, des conditions pluviométriques et de l'abondance des marigots. Ce qui explique dans une large mesure la durée des opérations de délimitation et les changements fréquents du personnel administratif.

En tout état de cause, les implications politico-administratives du tracé des frontières entre la France et le Portugal dans leur possession ont profondément bouleversé la configuration géopolitique et géo-ethnique dans cette partie de l'Afrique. Les fractures territoriales sont énormes et accentuent l'esprit contestataire des populations locales. Les nouvelles circonscriptions administratives issues du tracé de la frontière remplacent les anciennes provinces changeant ainsi la carte administrative de la région. La frontière, en définissant la sphère de souveraineté respective de la France et du Portugal, consacre aussi le morcellement ethnique et territorial de la Sénégambie du Sud. Cette région devient

---

[305] ANS, 10 F 12 (17), Article 2er, Convention de 1886, Conventions internationales 1886, 1904, 1947.

[306] Dias Van Dunem, (J.F.F), Les frontières africaines, Aix-en-Provence, Université d'Aix-en-Provence, Thèse de Doctorat de Troisième Cycle de Droit, 1969, p. 22.

[307] En vertu de l'article VII de la convention du 12 mai 1886, le Portugal et la France s'entendent aussitôt sur la mise en place d'une Commission chargée de la délimitation des frontières. Il était au nombre de trois. La première Commission franco-portugaise de 1888 était chargée de procéder à une délimitation des possessions entre la France et le Portugal. La deuxième de 1900 avait pour objectif de définir par rapport à la mission précédente. Cette Commission était chargée de déterminer la frontière Ouest avec le 12° 40° de latitude Nord. Et la troisième Commission de délimitation mise sur pied de 1902 à 1906 est celle qui débutait le tracé définitif de la frontière entre les gouvernements de la France et celui du Portugal. Elle avait une mission: délimiter les frontières Sud-est en reprenant une partie des travaux de la Commission précédente et tracer la frontière entre le 17° 30° de longitude Ouest de Paris et le Cap Roxo.

un espace éclaté en plusieurs entités politiques. Celles-ci correspondent actuellement à des États indépendants : le Sénégal, la Guinée-Bissau et la Guinée Conakry.

3.4.Les conséquences socio-économiques de la délimitation de la frontière entre la colonie de la Guinée-Bissau et celle du Sénégal

Comme ça a été dit plus tôt, le potentiel économique et les innombrables cours d'eaux qui permettent d'accéder au cœur des Rivières du Sud sont source de convoitise et de rivalités entre les différentes puissances coloniales présentes dans la zone. Les grands fleuves et les rivières navigables, fécondent toute cette contrée, dont la richesse naturelle contraste étrangement avec l'abandon où elle est laissée. En 1906, la mission franco-portugaise de délimitation, chargée de poursuivre l'exécution du traité du 12 mai 1886 et présidée par le Dr. Maclaud pour la France, et par le lieutenant de vaisseau Musanty pour le Portugal, constate l'importance de cette richesse et la facilité relative avec laquelle on pourrait l'exploiter. *« Si l'on fait exception de quelques tribus, l'indigène de la Guinée est en général, travailleur et plein de bonne volonté, et il serait aisé, semble-t-il de développer l'agriculture en utilisant sur une vaste échelle un système agraire assez curieux, depuis longtemps connu dans le pays, et qui rappelle le système de "colonat partiaire" en vigueur dans les régions salicoles de nos départements de l'ouest »*[308].

C'est pour ces raisons que la France s'est très tôt engagée dans une dynamique de récupération des droits de propriété dans certaines zones de la Guinée portugaise comme Ziguinchor qui historiquement appartient au Portugal. Après l'abolition de l'esclavage qui fait chuter les rentrées d'argent tirées de ce commerce, la France tente d'expérimenter dans sa politique coloniale la culture de l'arachide pour combler ce déficit. Et devant le succès de cette expérimentation de l'arachide, les commerçants français envahissent massivement toute la Sénégambie méridionale laissant à la marge les commerçants *''lançados''* et indigènes. S'ensuit une compétition ouverte entre les différents groupements de commerçants français, portugais, anglais, allemands et africains[309].

Ce climat de concurrence généralisé est accentué par l'abolition de l'esclavage qui plonge les Rivières du Sud dans un profond marasme économique. La Couronne, portugaise qui tient sa prospérité de ce commerce des esclaves, s'enlise dans une crise économique sans précédent. Il faut que cette colonie qui fournit des nègres aux Îles du Cap-Vert et à d'autres colonies africaines, est atteinte dans une des sources de son ancienne prospérité par l'abolition de l'esclavage. L'agriculture et le commerce ne parviennent pas encore à compenser cette perte[310]. Cette situation profite aux

---

[308] Marvaud, (A), *op.cit.* p. 205.

[309] Becker (C), Mbaye, (S), Thioub, (I), *« AOF Réalités et héritages sociétés Ouest africaines et ordre colonial 1895-1960 »*, Direction des Archives du Sénégal, Dakar, 1997, pp. 192-195.

[310] Marvaud, (A), *op.cit.*, p. 205.

maisons de commerce français qui accaparent du commerce des oléagineux dans la colonie portugaise.

La crise économique en Guinée est aggravée par les luttes continuelles avec les diverses tribus, mais aussi par le gouvernement portugais incapable d'imposer sa suprématie militaire sur les populations de la Guinée-Bissau hostile à l'implantation. Il y règne une anarchie totale résultant de la faiblesse des autorités locales à imposer leur politique. Avec les Guinéens, les Portugais à la fin du XIXème siècle connaissent défaites sur humiliations. En novembre 1881, c'est "le désastre de Jabada" : les Portugais doivent se replier avec de nombreux morts devant les assauts des Beafada. Les expéditions contre les Balantes, contre les Pepels (1891 et 1894) échouent. Fula et Beafada, de leur côté, s'affrontent farouchement : le Gouverneur Barboza pense profiter de ces dissensions. Il fait alliance avec les premiers contre les seconds, puis avec les seconds contre les premiers, et attend : les Beafada attaqués par les Fula font appel à lui : il accourt mais n'intervient pas, les Fula sont battus ; alors Barboza attaque les Beafada fatigués… et est vaincu en janvier 1886[311].

Cette incapacité du pouvoir portugais à pacifier la Guinée se lit aussi à travers les multiples échecs et désastres militaires qui suivent l'accord du 12 mai 1886. L'arrivée du nouveau Gouverneur Judice Biker en juillet 1900 coïncide avec la reprise des combats en Guinée. En effet, les peuples de la savane, Peuls, Mandingues ou Beafada, finissent par s'incliner devant la supériorité des armes ; en 1907, toutefois, une partie d'entre eux entre en résidence : c'est leur dernier soulèvement. Toutefois les autres peuples ne sont absolument pas soumis. Les victoires portugaises sont des victoires à la Pyrrhus. Et le colonisateur connaît de cuisants échecs : de 1891 à 1894, les Pepels bloquent presque constamment Bissau, en avril 1891, ils déciment une colonne d'opérations, tuent 4 officiers, 43 sous-officiers et soldats, quelques auxiliaires ; en mars 1897, la campagne de l'Oio s'achève par un désastre car une partie des auxiliaires, conduits par leurs chefs Mamadu Paté et Infali Sonco, se joignent aux adversaires, les Oinca déjà *"mandinguisés"* ; deux des trois officiers, trois des quatre sous-officiers, la plupart des soldats européens sont tués[312].

Du côté des autorités coloniales de la Casamance, ces troubles inquiètent fortement l'administration supérieure de Casamance. *« Le voisinage de la Guinée devient de jour en jour gênant pour l'établissement de l'influence française dans certaines régions de la Rive gauche de la Casamance où notre autorité se heurte soit au mauvais vouloir, soit même à la résistance avérée des peuplades aussi sauvages et turbulentes »*[313].

---

[311] Mettas, (J), La Guinée portugaise au XXe siècle, Paris, Académie des Sciences d'Outre -Mer, 1975, p. 25.

[312] *Ibidem.*

[313] ANS, 2 F 12, Troubles en Guinée Portugaise, Administrateur Supérieur de Casamance. Lieutenant de Saint-Louis, 28 Novembre 1905.

L'impuissance du Portugal à pacifier la Guinée et à contrôler ses ressources forestières suscite dans les milieux d'affaires français l'idée d'échanger la Guinée portugaise. Ces prétentions de la France entretiennent le flou dans les relations entre la France et le Portugal jusqu'au lendemain du tracé de la frontière. Pour les autorités françaises, il faut que la France s'étende avec le Portugal pour celui-ci cédât la Guinée portugaise qui est pour le gouvernement de Lisbonne, une lourde charge, sans aucun avantage compensateur[314]. La France est sans doute à la recherche d'une suprématie économique et politique dans la région. Elle cherche à confirmer la Guinée portugaise dans une situation de stricte dépendance. Ce qui justifie les protestations des commerçants français contre la convention de 1886. C'est ainsi que, le Gouvernement de la colonie du Sénégal observe que la presque totalité du commerce des possessions portugaises est entre les mains des maisons françaises qui n'ont pas vu la convention d'un très bon œil. L'opinion générale au Sénégal et ses dépendances également est peu favorable à la convention de 1886, car elle consacre de trop larges sacrifices de notre part[315].

Inévitablement, l'établissement de la ligne frontière pose problèmes. Le Ministre des Affaires Étrangères du Portugal reçoit l'Ambassadeur de France à Lisbonne en septembre 1888 pour lui faire part des plaintes de nombreux sujets portugais contre l'administration coloniale française jugée trop exigeante dans les postes fiscaux établis à la frontière et provoquant des difficultés dans les rapports commerciaux. En effet, en Guinée portugaise également, le commerçant lusitano-africains rejette la Convention du 12 mai 1886. C'est lié à la crise économique dans laquelle se débat la colonie de la Guinée-Bissau. Pour les indigènes de cette colonie, les rigueurs exercées par les autorités françaises des postes fiscaux et les difficultés qui en résultent dans les rapports commerciaux, expliquent le mécontentement qui s'exprime[316].

A la suite d'une proposition de Brosselard au Commissaire portugais à propos du marigot de Sukujak de modifier le tracé de la frontière en la faisant partir du Cap Varela au lieu de Cap Roxo, les deux gouvernements français et portugais ordonnent à leurs représentants de se conformer exactement aux dispositions de la Convention[317]. Cependant, le gouvernement portugais accepte une modification de la frontière sans de nouvelles compensations, étant donné les larges sacrifices consentis déjà par le Portugal au profit de la France. Le gouverneur du Sénégal réagit vivement et déclare que la proposition de Brosselard lui semble justifiée. Les plénipotentiaires des deux camps sont tombés d'accord sur le tracé de la frontière qui se tiendrait à égale distance des rivières de façon à laisser la libre jouissance du bassin à la puissance à laquelle on reconnaîtrait la propriété du cours

[314] Aspe-Fleurimont, la Guinée française, Conakry et Rivières de Sud, Étude économique et commerciale suivie de notes sur la Guinée portugaise, A, Challamel, Paris, 1990, p. 281.

[315] ANS 2 F 4. Gouvernement du Sénégal au Ministère de la Marine et des colonies de Saint-Louis le 6 Janvier 1886.

[316] ANS, 2 F. Lettre de l'ambassadeur de la France au Ministre des Affaires Étrangères à Paris, le 2 Octobre 1888.

[317] ANS, 2 F 4. Lettre du sous-secrétaire d'État à la Marine et des Colonies au gouvernement, 11 Mai 1888.

de la rivière. Lors de la discussion, l'insuffisance des documents géographiques fait penser qu'une ligne partant du Cap Roxo remplissait cette condition[318]. Aujourd'hui, on sait au contraire de visu qu'il n'en est rien[319].

Le Gouverneur ajoute que le marigot de Sukujak est réellement une embouchure de la Casamance par laquelle circulent depuis longtemps tous les petits caboteurs. Le village de Sukujak a reçu et accepté librement le pavillon français. La limite partant du Cap Barella est donc rationnelle tant au point de vue géographique qu'au point de vue politique. Loin d'être une concession nouvelle du Portugal qui n'a jamais possédé et occupé ce territoire, le transfert du point de départ de la nouvelle frontière du Cap Roxo à la pointe Barella n'est réellement que la correction d'une double erreur géographique et politique et de reconnaissance d'un état de choses préexistant à la convention.

L'acte de la Conférence de Berlin exige dans son article 35 que les puissances signataires assurent dans les territoires qu'elles occupent, la présence d'une autorité suffisante pour faire respecter les droits acquis. Cette autorité, les Français l'ont déjà dans la région, tandis qu'elle est à conquérir pour le Portugal, elle serait à conquérir au prix de nombreuses difficultés. Les considérations qui précèdent me paraissent déjà suffisantes pour écarter toute idée de compensation au profit du Portugal[320]. C'est dans ce contexte qu'il faut comprendre la mise en place de postes de surveillance des frontières qui exige un personnel de police et de douane très important. Pour rendre la démarcation de la frontière plus nette aux yeux des populations locales, il faut la faire patrouiller par des garde-frontières et installer des postes de douanes de part et d'autre. Ils sont du côté de la France, trois à cinq gardes-frontières et un agent européen dans chaque poste[321].

Des taxes sont instaurées pour les commerçants qui traversent la frontière. Ce qui est en contradiction avec l'Article 5 de la convention qui stipule que les citoyens français dans les possessions portugaises sur la côte occidentale d'Afrique et les sujets portugais dans les possessions françaises sur la même côte, sont traités sur un pied d'égalité avec les sujets et les citoyens de l'autre puissance contractante, en ce qui concerne la protection des personnes et des propriétés. Chacune des hautes parties contractantes jouit dans les dites possessions, pour la navigation et le commerce, du régime de la nation la plus favorable[322]. Ce qui ne tarde pas à créer des incidents ou des incompréhensions. Pour les Français ces incidents sont provoqués par le tracé de la frontière imposé par l'accord de 1886. Le tracé de la frontière ne respecte pas en effet les groupes ethniques et les

---

[318] Roche, (C), 2000, *op.cit*, p. 212.

[319] ANS, 2 F 4. Lettre du Gouverneur au Ministre, 6 Janvier 1888.

[320] ANS, 2 F 4. Le Gouverneur du Sénégal au Ministre des colonies, 6 Janvier 1889.

[321] Sané, (S), Le contrôle des armes et de leurs munitions en AOF : 1903-1920, Dakar, Mémoire de Maîtrise, FLSH Département d'Histoire, UCAD, 2001, p. 50.

[322] ANS, 10 F 12 (17), Article 5, Convention de 1886, Conventions internationales 1886, 1904, 1947.

besoins économiques parfaitement inconnus lors de la signature du protocole. Et la situation d'anarchie presque complète qui règne en Guinée portugaise à cause de l'absence d'autorité de l'administration sur les populations autochtones rend la situation plus difficile.

4. Les Conflits frontaliers et dérivés issus de la délimitation de la frontière au Congrès de Berlin (novembre 1884-février 1885)

Le concept de frontière a beaucoup varié au cours de l'histoire africaine, à travers les vicissitudes d'une histoire particulièrement tumultueuse. Il sera question ici d'examiner ce concept à travers l'histoire et de mesurer le rôle que le tracé des frontières et sa perception en Afrique a pu jouer dans l'évolution des peuples et des États. Les frontières dites pré-coloniale ne répondent pas aux mêmes critères que ceux forgés en Occident[323]. En comparaison avec l'Europe et l'Amérique du Nord, l'Afrique est relativement nouvelle au concept westphalien des frontières. Mais cela ne veut pas dire que les frontières n'existent pas en Afrique avant le contact avec les influences étrangères, et en particulier de l'Europe[324]. Même si *« l'Afrique n'a guère laissé de traces écrites de son histoire, elle a connu et montré des organisations étatiques dans sa partie subsaharienne dès le Xeme siècle, avec les grands Empires de Ghana, du Mali ou du Kanem-Bornu, avec des souverains-chefs de guerre qui hantent toujours les mémoires comme Ousmane Dan Fodio, El-Hadj Omar ou Samori Touré, ou encore avec les principautés urbaines du pays Haoussa (Kanon, Kaduna, Zaria)*[325].

Dans l'Afrique ancienne, les sociétés politiques sont comme ailleurs bien délimitées. Mais le concept même de frontière n'est pas celui des États modernes. La frontière n'est pas limitée par une ligne soigneusement tracée sur la carte d'État-major. Mais entre les immensités vides, il y a des espaces administrés et donc une certaine conscience des limites au-delà desquelles commence l'inconnu ou l'insécurité : le territoire de l'autre. Un chef, qu'il soit de lignage, de village, de province ou d'État, sait bien qu'au-delà de certaines limites, son autorité ne s'exerce plus sur les gens.

Les frontières ont donc toujours existé en tant que phénomènes sociaux qui régissent les relations entre les personnes et entre les communautés. De la même manière, les structures et institutions socio-politiques précoloniales africaines ont leurs propres catégorisations fonctionnelles qui peuvent être assimilées aux frontières que nous connaissons aujourd'hui.

---

[323] Coquery-Vidrovitch, (C), *« Histoire et perspective des frontières en Afrique du XIIeme au XXeme siècle »*, in Des frontières en Afrique du XIIeme au XXeme siècle, Bamako, UNESCO, Comité International des Sciences Historiques, 1999, pp. 39-54.

[324] Délimitation et démarcation des frontières en Afrique, considérations générales et études de cas, Commission de l'Union Africaine, Département Paix et Sécurité, Addis-Abeba, septembre 2013, p. 12.

[325] Bouquet, (C), *« L'artificialité des frontières en Afrique subsaharienne : turbulence et fermentation sur les marges », Les Cahiers d'Outre-Mer*, 222, 3003, pp. 181-198.

Longtemps considérée comme *« "terra incognita" par les Européens, l'Afrique ne se livra que lentement, d'abord à la curiosité des voyageurs arabes (Al-Bâkri, Ibn-Fatima, Jean-Léon l'Africain), puis à l'observation des explorateurs (Mongo Park, René Caillié, Heinrich Barth, Gustav Nachtigal), avant de se rendre sans grands combats au militaires colonisateurs portant majoritairement des uniformes Anglais ou Français »*[326]. A cette époque, les Européens n'interviennent pas directement dans la conception des frontières autochtones. Il n'en est pas de même, évidemment, avec la pénétration coloniale qui impose les frontières-lignes de démarcation reconnues par les différentes métropoles[327].

Les origines des frontières d'aujourd'hui datent donc de la période du colonialisme et de l'impérialisme européen de la fin du XIXème et début du XXème siècle. Les traités, les accords, les échanges de notes et les protocoles entre les différentes puissances coloniales constituent la base juridique des frontières en Afrique. Comme je l'ai déjà dit plus haut, la conférence de Berlin (novembre 1884 à février 1885) a pour conséquence le tracé et la fixation des frontières actuelles de l'Afrique, mais également l'intégration de l'Afrique dans le concept européen de l'État nation. La ruée des Européens sur l'Afrique et les premiers rudiments des frontières de l'État nation en Afrique existent avant la conférence de Berlin. Elle n'est que le parachèvement des rivalités et conflits récurrents notés en Afrique au cours de cette période puisqu'elle réglemente le processus impérial de revendication de territoires entre les différentes puissances colonisatrices.

Les revendications de zones d'influence en Afrique sont naturellement accompagnées d'une âpre compétition entre les puissances coloniales pour le contrôle de territoires jusqu'alors considéré comme un gâteau à partager. A ce moment, plus qu'auparavant, l'occupation effective du territoire entre en ligne de compte. C'est dans ce contexte que les frontières imposées à l'Afrique sont conçues pour être exclusives et pour séparer les mêmes peuples, les mêmes cultures, une souveraineté d'une autre. Elles sont supposées être le reflet des frontières des États nations d'Europe avec leur double caractéristique d'instruments de paix et de guerre. Selon Lord Curzon, les frontières sont clairement perçues comme le tranchant du rasoir sur lequel est suspendu le sort de la paix et de la guerre, de la vie de la mort des nations[328].

Beaucoup de polémiques qui tendent à qualifier ou même à dénoncer le caractère flou, arbitraire et artificiel des frontières africaines ont eu lieu à l'époque. La situation sur le terrain et les témoignages des principaux acteurs au moment du tracé des frontières sont très révélateurs. A l'occasion de la signature de la convention anglo-française sur la frontière entre le Nigeria et le Niger

---

[326] Bouquet, (C), *art.cit*, pp. 181-198.

[327] Coquery-Vidrovitch, (C), *art.cit*, pp. 39-54.

[328] Anene, (J.C), Les frontières internationales du Nigéria 1885-1960, Cadre d'une nation africaine émergente, Londres, Longman, 1970, p. 3.

en 1906, Lord Salisbury, alors Premier Ministre britannique, prononce ces paroles : *« Nous (les Britanniques et les Français) nous sommes engagés dans le tracé de lignes sur des cartes des pays dont le sol n'a jamais été foulé par aucun pied d'homme blanc ; nous nous sommes mutuellement cédés des montagnes, des fleuves et des lacs, avec un petit handicap cependant, que nous n'avions jamais su où se trouvent exactement ces montagnes, fleuves et lacs »*[329].

Il faut comprendre les multiples revendications tantôt françaises tantôt portugaises provoquées par le tracé de la frontière selon l'accord de la convention de 1886. La frontière, mal délimitée jusqu'en 1906, amène les autorités françaises et portugaises à percevoir l'impôt dans des villages qui ne dépendent pas de leur juridiction[330]. Le gouvernement de la Guinée se plaint déjà en octobre 1903 du fait que le résident du Firdu peut percevoir une somme de sept cents francs au titre d'impôt dans le village de Kantakunda. Un an plus tard, la même erreur est commise par les agents subalternes portugais qui pénètrent en Casamance, et perçoivent deux cent dix francs d'impôt au village de Samik[331]. Le caractère flou des frontières a pour conséquence de profondes recompositions territoriales qui changent radicalement la carte géopolitique et ethnique en Afrique. Les rivalités pour le contrôle de plus en plus de territoires provoquent de multiples incidents. La convention du 12 mai a donné au Portugal les territoires de Mansoua, Sankolla et le Kolla[332]. En plus de cette convention, celle de 1889 entre Français et Anglais circonscrit l'espace fuladunké à une échelle réduite par rapport à l'ancien Fuladou d'Alpha Molo[333].

Ces recompositions territoriales profitent largement aux puissances colonisatrices aux dépens des autorités autochtones et des populations locales. Depuis les frontières coloniales n'ont cessé de s'élargir ou de rétrécir. Les nouvelles circonscriptions territoriales ne répondent pas aux besoins des populations locales, mais plutôt à ceux des puissances coloniales. Le tracé des frontières n'empêche pas les populations de vaquer à leurs occupations sans se soucier des bornes placées sur leurs sentiers. Les populations circulent aisément entre les différents territoires délimités par ces lignes imaginaires. Elles se déplacent constamment en franchissant allègrement la frontière imposée par le Congrès de Berlin car ignorant fondamentalement la signification de cette barrière[334].

Fatigués d'être contrôlés au niveau des postes frontières, les populations se rebellent contre l'administration coloniale française et portugaise. Le mécontentement se traduit par des actes de

---

[329] Anene, J.C, *ibidem*.

[330] ANS, 2 F 5, Incidents frontaliers franco-portugais.

[331] ANS, 2 F 5, Déclaration écrite du chef du Bureau des Douanes de Carabane, le 16 Septembre 1901.

[332] Barry, (B), La Sénégambie du XV^{éme}siècle : Traite négrière, Islam, Conquête coloniale, Harmattan, Paris, 1988, p. 295.

[333] Barry, (M), L'implantation des Peuls du Fouta Djallon dans le Fouladou 1867-1958, Dakar, Mémoire de Maîtrise, Département d'Histoire, FLSH, UCAD, 2001, p. 48.

[334] Sow, (M.M), *op.cit.*, p. 37.

contestation, des sabotages, et même du vandalisme, voire des attaques récurrentes contre des édifices coloniaux et contre les représentants de l'autorité centrale coloniale. En avril 1905, les Joola du Sud de Sukujak reçoivent l'aide des habitants de Kabrousse pour attaquer la mission de délimitation[335].

C'est finalement en 1936 que les Portugais achèvent leur politique de pacification dans l'espace compris entre le fleuve Casamance au nord et le Rio Géba au sud. A partir de cette date, la soumission des *"regulo"* à Bissau est effective et le processus d'organisation de la colonie entamé. En ce qui concerne les Français, ils arriveront à bout de la résistance belliqueuse des Diola dans les deux premières décennies du XXème siècle et s'engagent dans une politique de mise en valeur de la Casamance et en particulier de leur *"presidios"* de Ziguinchor.

Ces dernières décennies, le continent africain connaît une période de désordres et de différends de toute nature internes et externes, entres Etats voisins, alors que les autres continents de la planète pensent aux moyens d'affronter le défi de la mondialisation. La plupart des différends en Afrique sont liés aux tracés des frontières héritées de la colonisation. Les Etats africains sont nés dans les circonstances particulières de la colonisation, c'est-à-dire dans un contexte de balkanisation de l'Afrique consacrée au Congrès de Berlin. Les frontières artificielles créées après 1885 sont tracées selon les intérêts des puissances coloniales européennes[336]. Les frontières héritées de la colonisation ont émietté le continent africain dans sa globalité sans tenir compte des réalités locales. Ces incohérences sont à l'origine de conflits frontaliers notés soit à la veille des indépendances soit juste après.

La première caractéristique des frontières africaines issues de l'ordre de Berlin est le fait qu'elles sont toutes ou presque artificielles. Elles ont été tracées au mépris des réalités sociopolitiques antérieures. En les traçant, les colonisateurs n'ont tenu compte que de leurs intérêts et ont rejeté toute logique en rapport avec les conditions africaines[337]. Par rapport à cette artificialité, des frontières Christian Bourquet rapporte que les spécialistes africains des frontières dénoncent l'absence des autochtones à la conférence de Berlin et le caractère artificiel et arbitraire une conséquence particulière du caractère artificiel et arbitraire de toutes les frontières africaines[338].

Donc, même si aujourd'hui, la spécificité du découpage politique des frontières africaines issues du Congrès de Berlin à été renforcée après les indépendances par l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) en les entérinant, légitiment, les incidents frontaliers entre Etats indépendants sont toujours d'actualité dans certaines parties du continent. L'OUA gère d'une manière rationnelle les

---

[335] ANS, 2 F 5, Incidents frontaliers franco-portugais.

[336] Guichonnet, (P), Raffestin, (C), Géographie des frontières, PUF, Paris, 1974, p. 223.

[337] Tshinanga Ngelu, (P), Luabeya, (P.H), Intangibilité des frontières : une preuve de la maturité africaine, Editions Connaissances et Savoirs, France, 2016, p. 14.

[338] Bourquet, (C), *art.cit*, pp. 181-198.

querelles frontalières dont l'origine profonde est le découpage de Berlin. Ainsi, les chefs d'Etats africains au sein de l'OUA, pour résoudre les problèmes dans certaines régions en Afrique, adoptent le 21 juillet 1964 au Caire (Egypte) la résolution AHG/RES 16, et déclarent intangibles les frontières héritées de la colonisation. Ce principe permet d'avoir une certaine stabilité du continent.

Mais en réalité, sur le terrain, en Afrique subsaharienne par exemple, comme c'est le cas dans l'ex-Sahara espagnol, les incidents frontaliers entre Etats souverains demeurent. L'une des plus vieilles querelles de frontière oppose le Tchad à la Libye, ce qui est relativement paradoxal puisque c'est l'une des rares frontières africaines à avoir été formellement reconnue par un Etat indépendant : la Libye en 1955[339]. C'est indirectement aussi un problème de frontière qui a causé, en Côte-d'Ivoire, depuis 1999, une grave crise politique intérieure marquée par un coup d'État, plusieurs tentatives avortées de renversement du pouvoir en place, et surtout une tension xénophobe dont ce pays ne semble pourtant ordinairement porteur[340]. En 1985 éclate un conflit frontalier sur la région de l'Agescher entre le Mali et le Burkina-Faso.

Aujourd'hui l'intangibilité des frontières africaines, érigée en dogme par l'OUA après les indépendances, n'a pas empêché les tensions entre les populations pour qui la nouvelle carte politique reste plus géométrique qu'africaine. Cette nouvelle carte du continent est directement issue des cabinets diplomatiques européens et, pour une part non-négligeable, de l'audace parfois irraisonnée de quelques hommes qui, sur le terrain, ont infléchi la mission qui leur est assignée. Ce qui ne s'accorde pas avec les aspirations locales.

5. L'implantation française à Ziguinchor : de la résistance portugaise à l'annexion

Les Français explorent probablement dès le XVIème les rivages de la Basse Casamance, car à cette époque, des bâtiments normands relâchent sur les côtes de la Sierra-Léone avant de traverser l'Atlantique. Au siècle suivant, les Compagnies à privilèges autorisées par Richelieu à commercer sur la façade maritime de la Sénégambie septentrionale, pénètrent dans la région[341]. C'est cette autorisation qui permet le 31 octobre 1635, à un bourgeois de Paris, Pierre de la Haye, d'obtenir pour sa Compagnie l'autorisation de faire du commerce pendant 30 ans sur les côtes d'Afrique, du Cap Blanc à la rivière du Sénégal et de la Gambie à la Sierra-Léone, y compris rades, rivières, îles adjacentes à la réserve du Sénégal et de la Gambie[342].

---

[339] Lanne, (B), cité par Christian Bourquet dans un article « L'artificialité des frontières en Afrique subsaharienne. Turbulences et fermentation sur les marges », 2003, pp. 181-198.

[340] Bourquet, (C), *« Côte d'Ivoire : quatre consultations pour une transition ». Afrique Politique*, Paris, Juin 2002, pp. 313-342.

[341] Roche, (C), *op.cit*, p. 72.

[342] Cultru, (P), Histoire du Sénégal du XVe siècle à 1870, Larose, Paris, 1910, p. 39.

Les Français fondent le comptoir de Saint-Louis en 1633 ; puis occupent l'île de Gorée, prise aux Hollandais en 1677. La création des escales de Rufisque, Portudal et Joal permet aux Compagnies de commerce, basées à Gorée, d'acquérir le monopole des échanges avec les royaumes sénégambiens du Kadior, du Baol et du Sine. Pour avoir une continuité territoriale de Gorée à Ziguinchor et permettre à leurs commerçants d'avoir le monopole commercial sur toute la Sénégambie, les Français tentent d'étendre leur sphère d'influence encore plus vers le Sud avec la factorerie d'Albreda en Gambie et les postes de traite de Bissau et Cachéu dans les Rivières du Sud. Mais ils se heurtent à la concurrence des Anglais, solidement implantés en Gambie avec le Fort Saint-James. Les Portugais qui déjà implantés à Bissau et à Cachéu, gênent également les ambitions françaises[343].

La Casamance, quant à elle, a longtemps été le domaine réservé des comptoirs portugais. La présence française dans cette zone à cette époque-là est timide et se résume à quelques apparitions sporadiques de quelques navires français. Il faut attendre 1686 pour lire une première description de la Casamance chasse gardée des Portugais. Le Sieur de la Courbe Directeur d'une Compagnie de commerce au Sénégal s'est vu confier la mission d'effectuer au cours d'un voyage par voie de la terre entre la Gambie et Cachéu, afin de se renseigner sur le commerce local. Il apprend que les habitants de Ziguinchor font le commerce de cire, de cuirs, de captifs et d'or, qu'ils revendent à des Anglais et à quelque Français quand il y en a[344].

En juin 1778, M. Le Brasseur[345], probablement déçu par le règne et le gouvernement du feu roi Louis XV, place ses espoirs en les ministres du nouveau souverain pour reprendre la politique de Colbert[346]. Il fait un rapport pour attirer l'attention du gouvernement sur les potentialités économiques de la côte occidentale de l'Afrique et les possibilités d'étendre le commerce français à cette zone. Il présente au Duc de Penthièvre, Amiral de France, un rapport fort intéressant intitulé Détails historiques et politiques sur la Religion, les Mœurs, et le Commerce des peuples qui habitent la Côte Occidentale d'Afrique depuis l'Empire du Maroc jusqu'aux rivières de la Casamance et de Gambie[347].

Dans ce rapport, il évoque sa rencontre avec le roi Queniouma, grand ami des Français, qui lui a promis de lui céder la plus grande partie d'une île inhabitée de la rive nord où les navires ont

---

[343] Barry, (B), *op.cit*, p. 83-84.

[344] Cultru, (P), *« Premier voyage du Sieur la Courbe fait à la coste d'Afrique en 1685 »* (Bibliothèque de la Société de l'Histoire des colonies françaises), Revue d'Histoire Moderne Contemporaine. 1993, pp. 461-462.

[345] Commissaire-ordonnateur, ancien commandant pour le Roi et administrateur Général des possessions françaises à la côte d'Afrique.

[346] Quoique cet essai ne fasse qu'indiquer les ressources dont une partie de l'Afrique Septentrionale est susceptible, on ose espérer que la France y reconnaîtra encore quelques tiges renaissantes de sa grandeur, que l'activité qui accompagne toujours les nouveaux règnes, la sagesse qui veille maintenant sur notre destinée agiront de concert pour remettre le Commerce de l'Afrique dans cette position florissante dont le Ministre de Louis Quatorze avait jeté les premiers fondamentaux.

[347] Bibliothèque Nationale François Mitterrand, Manuscrits, Fonds français, n° 120 080, mis en évidence par Jean Boulègue

l'habitude d'accoster. Les Français ont déjà obtenu un mouillage, contrairement à toutes les autres nations, près du village de Itou où le riz se trouvait en abondance[348]. Ainsi, bien que la France semble se désintéresser de la Casamance, ses marins ont déjà noué des relations privilégiées avec certains chefs coutumiers.

Le Mémoire du Roi rédigé le 18 novembre 1783 pour servir d'orientations au nouveau gouverneur du Sénégal et Dépendances, Le Gardeur de Repentigny, ministère indique que la France possède des droits incontestables sur la côte d'Afrique depuis le Cap Pointe jusqu'à la rivière de la Sierra Léone et charge le gouverneur de se procurer des renseignements sur les territoires au Sud de la Gambie. Avec la Révolution française, puis les guerres de l'Empire napoléonien en Europe, les projets français d'extension commerciale en Afrique sont relégués au second plan[349]. Les instructions adressées le 18 août 1802 au Colonel Blanchot[350], évoquent pourtant la nécessité d'établir un comptoir en Casamance ; mais les attaques des Anglais contre les possessions françaises de Sénégambie et l'absence de bateaux disponibles empêchent cet officier d'exécuter ces instructions[351].

C'est sous la Restauration, après la restitution du Sénégal par les Anglais que la France reprend sa politique d'extension vers le sud. En raison de la révolution industrielle en Europe et du développement du commerce licite destiné à remplacer la traite négrière en Afrique, les négociants de Saint-Louis et de Gorée recherchent d'autres ressources et réclament, de facto la conquête de nouveaux territoires à exploiter[352]. Parmi ces territoires, la Casamance, qui représente pour eux une aubaine pour leur commerce.

Vers les années 1830, quand les autorités françaises manifestent de plus en plus leur volonté d'occuper la Casamance négligée par Lisbonne, les autorités de Cachéu qui considèrent toujours la rivière comme une possession portugaise, s'alarment et attirent sans succès l'attention du gouvernement du Portugal sur les dangers de la présence française.

Carabane et Sédhiou sont déjà à cette époque-là les deux pôles commerciaux de la Casamance française. Sédhiou étant tout à la fois capitale administrative et régionale, et bastion militaire. Mais bientôt, la France convoite Ziguinchor pour sa position très favorable au commerce entre Carabane et Sédhiou et pour sa situation générale privilégiée aux confins des zones forestières et productrices. En 1828, les commerçants français de Saint-Louis et de Gorée s'intéressent à la Casamance, et entre

---

[348] Roche, (C), *op.cit*, p. 72-73.

[349] Foulquier, (J), Les français en Casamance de 1826 à 1854, Mémoire de D.E.S, Département d'Histoire, FLSH, UCAD, Dakar, 1966, p. 28-29.

[350] Commandant des Établissements du Sénégal

[351] Foulquier, (J), *op.cit.*, p. 29-30.

[352] Méguelle, (P), *op.cit*, p. 65.

1828 et 1886, date de la cession de Ziguinchor à la France par les Portugais, la Casamance fait l'objet d'une longue lutte d'influence entre les deux puissances colonisatrices.

Mais cette lutte est fortement inégale : du côté français, il s'agit de commerçants décidés et appuyés militairement par un gouverneur à visées impérialistes ; *« ce qui n'est pas le cas du Portugal, ses représentants sont pratiquement livrés à eux-mêmes, mises à part quelques velléités passagères de résistance dont les victimes sont les populations des villages ayant passé des accords avec l'une ou l'autre des parties. Dès 1830, le roi Bainouk Manchouti, collaborateur privilégié des Portugais perd son royaume en même temps que sa vie pour avoir tenté de refuser la présence française »*[353].

La politique officielle de la France donc en Casamance consiste à soutenir leurs ressortissants contre les revendications du Capitaine de Cachéu, représentant du Portugal. Leurs commerçants sont soutenus par la présence de la base militaire de Sédhiou, pour dissuader toute ambition ou attaque des commerçants rivaux. Il y a aussi des navires de guerre envoyés de l'île de Gorée régulièrement pour manifester la protection et l'attachement des intérêts français en Casamance. La France collabore donc avec les chefs tribaux coutumiers de toute la Casamance en signant des séries de traités. Ces accords ont pour dessein de lier les indigènes à la France, pour la prémunir contre les agissements du Portugal. Purement formels, ces accords permettent surtout de garantir le monopole du commerce à la France et donner une caution officielle à la présence française en Casamance face à l'opinion internationale, particulièrement les Anglaise et les Portugaise[354].

Le capitaine-major de Cachéu, Honorio Pereira Barreto tente l'impossible pour défendre les intérêts du Portugal en s'opposant dans la limite de ses faibles moyens à la présence française en Casamance. Mais, démoralisé par le manque d'attention et le désintérêt de Lisbonne pour Ziguinchor, il propose après vingt ans de lutte infructueuse, la vente du comptoir de Ziguinchor à la France. Après sa mort le 26 avril 1859 d'un accès de paludisme, ses successeurs ne tentent rien pour empêcher à la France de s'implanter en maître en Casamance[355]. La signature de la convention franco-portugaise du 12 mai 1886 qui matérialise l'acte de cession de Ziguinchor et son territoire par le Portugal à la France met ainsi fin à une longue période de lutte entre les Français et Portugais. Mais ce n'est que deux ans plus tard, en 1888, que le *"presidio"* de Ziguinchor devient effectivement français. Les transactions sur le nouveau tracé de la frontière entre la Casamance française et la Guinée portugaise durent d'ailleurs jusqu'en 1906.

Les quelques représentants de la puissance coloniale portugaise à Ziguinchor qui font office d'administrateur du *"presidio"* pour le compte du Portugal, rejoignent la mère-patrie le 8 avril 1888.

---

[353] Trincaz, (P.X), *op.cit*, p. 33.
[354] Trincaz, (P.X), *Idem*, p. 32.
[355] Roche, (C), *op.cit*, p. 68-69.

Après le départ des Portugais, une délégation française dirigée par le capitaine Brosselard prend officiellement possession de Ziguinchor. La présence de dignitaires français comme l'administrateur de Carabane M. Ly et Mgr. Picarda, vicaire apostolique de la Sénégambie en tournée à Ziguinchor, confortent cette installation. Le dimanche 22 avril 1888 à l'aube, une corvée du *"Goéland"*, commandée par l'enseigne de vaisseau, second du bord, descend à terre pour installer un mât de pavillon et un autel en plein air pour la célébration de la messe dominicale y sont dressés. A 7 h 45, tout est prêt, à 8 h 07, le pavillon français est hissé, salué par une salve de 21 coups de canon. A 8 h 45, la foule amassée sur le quai accueille Mrg. Picarda qui célèbre la messe. L'office met fin aux cérémonies officielles de cette journée historique[356].

L'occupation française de Ziguinchor met ainsi fin à deux cent quarante-trois années de présence portugaise en Casamance. La présence de l'autorité ecclésiastique et la cérémonie religieuse qui accompagne la prise du pouvoir effective par la France sont censés calmer les esprits et impressionner favorablement les habitants de Ziguinchor, en grande majorité de tradition catholique. D'emblée, on place la prise du pouvoir par la France se place sous l'auspice de la religion. Les populations du *"presidio"* sont hostiles à la présence d'une nouvelle autorité étrangère. Ils conçoivent mal le départ des Portugais et appréhendent l'arrivée des Français comme une menace pour leurs intérêts. Les familles métisses comme les Tavares, Barreto, Carvalho, Alvarenga, Nunez, et Preira qui ont certains privilèges notamment commerciaux ne sont guère enchantées par la présence effective des Français à Ziguinchor.

Cette présence française met fin à l'autonomie relative de l'enclave qui, jusqu'alors, s'administre elle-même sous le contrôle de Cachéu. En effet, la convention du 12 mai rebat les cartes dans la mesure où la nouvelle administration française qui s'est mise en place s'applique à respecter les lois en vigueur, en matière de commerce et de traite, ce qui ne fait pas l'affaire des notables des familles métisses d'origine portugaise. La démonstration militaire par la présence de bateaux de guerre et les 21 coups de canons tirés lors de la cérémonie religieuse présidée par le vicaire apostolique de la Sénégambie le Mgr. Picara constituent des éléments forts pour dissuader toute opposition et/ou esprit de rébellion de la part des populations locales.

Conclusion

Le 12 mai 1886 est la fin de la présence séculaire de la présence portugaise à Ziguinchor, mais aussi de plus de 50 années de lutte entre Français et Portugais pour le contrôle de la Casamance. La lutte franco-portugaise en Casamance tourne à l'avantage des commerçants français, qui disposent désormais d'un nouveau débouché pour leur commerce. En 1886, le comptoir devient officiellement

[356] Roche, (C), *op.cit*, p. 209.

un centre de commerce et une escale française parce que l'embouchure est utile aux commerçants qui exploitent la Casamance.

Mais à cette période, le comptoir de Ziguinchor en lui-même est délabré et mal entretenu. La population est composée de quelques centaines de personnes avec une certaine hétérogénéité entre hommes libres et esclaves. Avec l'annexion de Ziguinchor par la France, la Casamance devient possession française dans sa totalité rattachée administrativement à la colonie du Sénégal. Dès lors, la France l'administre et l'organise à l'image de ces autres comptoirs dans la colonie tels que Saint-Louis, Gorée et Dakar. De son statut de bourgade, Ziguinchor devient peu à peu sous la colonisation française une ville qui polarise l'ensemble de la région naturelle de la Casamance. Mais avec la rébellion qui s'est déclenchée après les indépendances dans les années quatre-vingt, avec le Mouvement des Forces Démocratique de la Casamance (M.F.D.C), Ziguinchor perd peu à peu son influence et son poids économique.

TROISIEME PARTIE :

LA PRISE EN COMPTE DES CARACTERISTIQUES DU DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE DANS LA PLANIFICATION URBAINE DE BISSAU ET DE ZIGUINCHOR

Je reviens dans cette étude sur la prise en compte des caractéristiques du développement urbain durable dans la planification urbaine de Bissau et de Ziguinchor. Elle s'ouvre sur un état des lieux de l'aménagement, de la gestion et de l'expansion de la ville de Bissau par les autorités coloniale et postcoloniales. L'urbanisation et la problématique urbaine actuelle de Bissau y sont aussi abordées. Il s'agit surtout d'étudier les changements dans l'occupation du sol et les politiques urbaines qui ont été mis en œuvre à Bissau de 2009 à 2017. La même démarche est appliquée pour ce qui est de la recherche dans l'aménagement, la gestion et l'expansion de la ville de Ziguinchor par les autorités coloniale et postcoloniales. Pour placer les villes de Bissau et de Ziguinchor sur un même niveau d'analyse et pour un souci d'équité et d'équilibre d'information la même grille de lecture me semble être la plus pertinente pour une analyse plus fine et objective. Cette analyse diachronique sur Bissau et Ziguinchor me permet de revenir sur les stratégies sur le plan foncier mises en place pour un développement urbain durable notamment sur les réformes, les régimes fonciers respectifs, le mode de gestion ainsi que leurs évolutions.

La question de l'eau courante en Guinée-Bissau et au Sénégal en général et à Bissau et à Ziguinchor en particulier est abordée dans cette partie. L'importance de la gestion de l'eau dans les pays en voie de développement notamment a été le principal objectif des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD). Ce chapitre a fait donc un état de la situation ainsi que les principaux défis à relever à Bissau et à Ziguinchor pour atteindre les OMD. La résilience et la capacité d'adaptation aux changements climatiques et ses limites en Guinée-Bissau et au Sénégal, à Bissau et Ziguinchor notamment sont aussi abordées. Ce qui me permet de revenir sur les Programmes d'Actions Nationaux d'Adaptation aux Changements Climatiques (PANA) dans chacun des pays cités ci-dessus pour mieux comprendre la vulnérabilité et essayer de trouver les mesures d'adaptation climatique qui s'y pratiquent pour les inscrire dans une durabilité climatique. La mobilité et le transport urbain ont été également traités. Il s'agit donc de revoir la situation de la mobilité et des transports et de revenir sur les acteurs, son organisation, l'offre de transport, mais aussi les défis à relever pour un système de transport et de mobilité urbaine durable dans nos deux cas d'étude. Cette troisième partie se ferme sur une étude entre l'urbanisation et la gestion des ordures à Bissau et à Ziguinchor.

Chapitre 9: Aménagement, gestion et expansion de la ville de Bissau par les autorités coloniales et post-coloniales

Introduction

Au début des années 1960, le désir d'autonomie et d'indépendance qui gagne les peuples colonisés n'épargne pas la colonie portugaise de la Guinée-Bissau. En 1967, pendant que la guerre d'indépendance bat son plein dans les campagnes, les Portugais tentent d'apaiser la situation en assouplissant leur politique répressive dans les villes. Ils espèrent ainsi maintenir les populations dans le joug colonial en assouplissant la politique restrictive de contrôle des déplacements entre les grandes agglomérations. Ils lancent en 1968 un vaste programme de restructuration et d'aménagement des centres urbains appelé *''Guiné melhor''*. Ils s'inscrivent dans une dynamique de développement qualitatif qui se veut socialement équitable, écologiquement soutenable et économiquement viable aussi bien pour les générations présentes que celles à venir à Bissau.

Par aménagement du territoire on entend la pratique volontaire de disposer avec ordre les hommes, les activités, les équipements et les infrastructures en prenant en compte les contraintes au sens large dans un souci de développement équilibré et de réduction des disparités. L'aménagement du territoire est un domaine très vaste et complexe parce qu'il veut bien construire le futur en étant dans le présent. Complexe parce qu'il est le reflet d'une société dont les distances ne s'apprécient plus en kilomètres mais plutôt en temps, dont les hommes se déplacent sur des distances qui ne cessent d'être croissantes. Cela suppose une démarche systémique, pluridisciplinaire et multidimensionnelle pour la construction d'un savoir équilibré[357]. Il se théorise au niveau national, mais s'opère par l'urbanisation à l'échelle des territoires collectivités par l'intermédiaire du développement territorial. Il a pour objectif principal de corriger les disparités économiques, sociales et environnementales à l'échelle des territoires. Ce chapitre est consacré à l'aménagement de la ville de Bissau sur la période où commence l'amélioration des politiques d'aménagement par les autorités coloniales à nos jours.

Aujourd'hui, l'aménagement du territoire concerne une multiplicité d'unités territoriales et des projets associés pour un DUD. C'est donc au développement durable que revient la tâche d'organiser les acteurs pour que de la diversité de nos territoires naisse des politiques d'aménagements cohérents compatibles avec l'intérêt général.

[357]Allanaissem, (Y), Les stratégies de territorialisation des politiques publiques d'Aménagement dans la dynamique de Gouvernance territoriale décentralisée pour le développement durable de la commune du 6e arrondissement de la ville de N'Djamena, Thèse de Doctorat Unique, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Ecole Doctorale Étude sur l'Homme et la Société (ET.HO.S), Département Géographie, p.126.

1. Gestion, aménagement urbain et expansion de la ville de Bissau durant la période coloniale

Après la découverte de la Guinée-Bissau par les Portugais (Nino Tristao) en 1446, des commerçants venant du Portugal commencent à s'installer petit à petit sur les rives du Rio Géba et du Rio Cachéu. A l'arrivée des missionnaires franciscains vers la fin du XVIème siècle des comptoirs sont déjà implantés et des échanges ont lieu avec les Africains, notamment avec les Pépels, une population autochtone qui vit un peu à l'intérieur des terres à Bissau. Cette cohorte de commerçants est composée de Portugais, et de *''lançados''*[358] qui vivent dans des cabanes. Ils ont à leur service des luso-africains[359]. D'importants travaux sont réalisés par les Portugais à Bissau pour marquer leur empreinte par rapport aux autres puissances conquérantes telles que les Français, les Anglais et les Hollandais. Dès 1843, est construit un hôpital militaire dans la bourgade de Bissau. En 1844, la palissade qui sépare les zones d'habitations indigènes et européennes est construite. Petit à petit, le quartier résidentiel portugais commence à prendre forme. En 1859, le statut de Bissau est élevé à la catégorie de ville.

La concurrence grandissante de puissances étrangères dans le commerce, pousse la Couronne portugaise à créer une Capitainerie en 1692. Au cours du XVIIème siècle, des tentatives de constructions furent initiées. Parmi ces initiatives, il y a le fort *"Nossa Senhora da Conceiçao"* qui est détruit à la demande du roi Joao V. Au milieu du XVIIIème siècle démarre la construction d'une nouvelle forteresse en pierre par la Compagnie *"Grao-Para e Maranhao"* pour protéger les comptoirs commerciaux contre les navires de commerce étrangers et les soulèvements répétés des Pépels. A partir de 1872, les rues de Bissau commencent à être éclairées au pétrole. Toutefois, il y a peu de lampes. Les habitants passent le temps en se promenant à travers la *''Rua San José''*, la rue la plus propre. Cette rue abrite également les maisons à plancher. Hors de cette zone contrôlée par les Portugais, il y a des habitations à paillotes pour les indigènes. Dans le bâtiment laissé par João Marques de Barros à "*Santa Casa de Misericórdia"* de la ville de Praia, le Gouverneur Général décida d'installer l'hôpital militaire et les locaux des secrétariats publics. C'est là où se trouve l'ancienne prison militaire avant d'être transféré à la "*Praça de Guerra"*. Plus tard, la ville devient le siège du

[358] Littéralement les expulsés, aussi connus sous le nom *''tangomaos''* les *''lançados''* étaient des colons portugais expulsés du Portugal et du Cap-vert pour diverses raisons et qui tentent de se refaire une santé économique en se consacrant au commerce de la côte Ouest africaine en particulier, au XVe-XVIe siècle.

[359] Les littoraux maritimes africains ont vu se constituer, sous l'empire du commerce, de nombreux foyers où se métissent les hommes et les cultures d'Europe et d'Afrique et où s'élaborent des identités originelles. Parmi ces groupes, il y a le groupe des luso-africains qui est communauté qui n'a pas dû être très nombreuse (quelques centaines d'individus à son apogé au XVIIe siècle) mais qui a tenu, avant son assimilation définitive par les sociétés littorales africaines au XIXe siècle, une place importante dans l'histoire économique de la Sénégambie. Ce groupe grandit à l'ombre du monopole portugais, et en infraction à celle-ci, sa fortune fut liée à la diversification des échanges, enfin son déclin coïncide avec l'imposition du monopole français et la prépondérance écrasante de la traite esclavagiste au détriment des autres activités, Boulègue (J), Les Luso-Africains de la Sénégambie XVIe-XIXe siècle, Paris, 1989, p. 89.

Gouvernement portugais, mais c'est toujours dans le périmètre de la muraille que s'organisent toutes les tentatives de développement de la cité. Le mur devient donc l'obstacle infranchissable, la limite pour les aspirations des colons portugais obnubilés par un désir extrême d'agrandir le bourg[360].

L'agrandissement de la bourgade s'annonce comme une nécessité. En novembre 1885, l'administrateur et commandant militaire de Bissau, Alfredo Babino Rosa, écrit que « *La suppression du mur ou au moins la diminution de sa hauteur et l'élargissement de ses limites est une nécessité aussi impérieuse que salutaire. Que la population se dissémine, que les maisons se dispersent, que les rues s'espacent… Alors que subsister à cet obstacle le mur qui conduit au manque d'éléments de premier transfert pour la préservation de la santé et le prolongement de la ville, tous les autres efforts et sacrifices, tendant à l'amélioration de l'état hygiénique de la ville, ne produiront pas d'effets…* »[361].

Cette invite est rapidement mise en œuvre. Lorsqu'en 1893 se produit une grande explosion dans la forteresse, les autorités coloniales ont compris que la démolition du mur pour permettre à la bourgade de respirer, est inévitable. L'incendie qui détruit l'infirmerie militaire en janvier de la même année entraîne la démolition d'une partie du mur du cimetière qui est placé hors de la forteresse.

Le gouverneur Pedro Ignacio Gouveia, en reconnaissant en 1896 que la surface de la bourgade de Bissau limitée par la muraille ne peut plus supporter de constructions, autorise l'attribution de terrains dans l'îlot du roi d'Itim en vue de l'occuper. L'alignement est donné par le commandant militaire de Bissau. Quatre ans, plus tard, sera créé dans ce site le lazaret[362]. A partir de 1896 le Gouvernement concède des terrains en friche hors de la forteresse pour des constructions de maisons. Cette dynamique s'inscrit dans un processus d'agrandissement de la ville. Le roi d'Itim se soumet à cette mesure et ne peut pas couvrir sa maison de paille interdite par les autorités. La majeure partie des propriétaires sont des commerçants et des indigènes exerçant des professions manuelles. En 1913, quand le Gouverneur Carlos Pereira prend la courageuse décision de démolir la muraille de Bissau - malgré l'inquiétude et les protestations de la population européenne qui croit perdre l'unique barrière respectée par les indigènes - la bourgade dispose d'une plus grande surface à aménager.

Au XXème siècle, on assiste à de grandes avancées dans la gestion et l'aménagement de la ville. En effet, une fois que la muraille est démolie en 1914, la *"Praça Sao José"* est ouverte sur l'extérieur : Bissau peut enfin respirer plus facilement. Une ambitieuse campagne d'abattage des arbres, de nettoyage de la brousse qui entrave l'agrandissement de la ville commence. Sur ces terrains parsemés de végétation rampante et de grands arbres, entre le cimetière et l'ancien marché, s'installe la partie moderne de la ville. Bissau a alors l'aspect d'une agglomération de vieilles habitations aux rues

---

[360] Teixeira, (J.P.F), *art.cit.* 1-17.

[361] Alfredo Babino Rosa, administrateur et commandant militaire de Bissau, novembre 1885, cité par Teixeira, J.P.F.

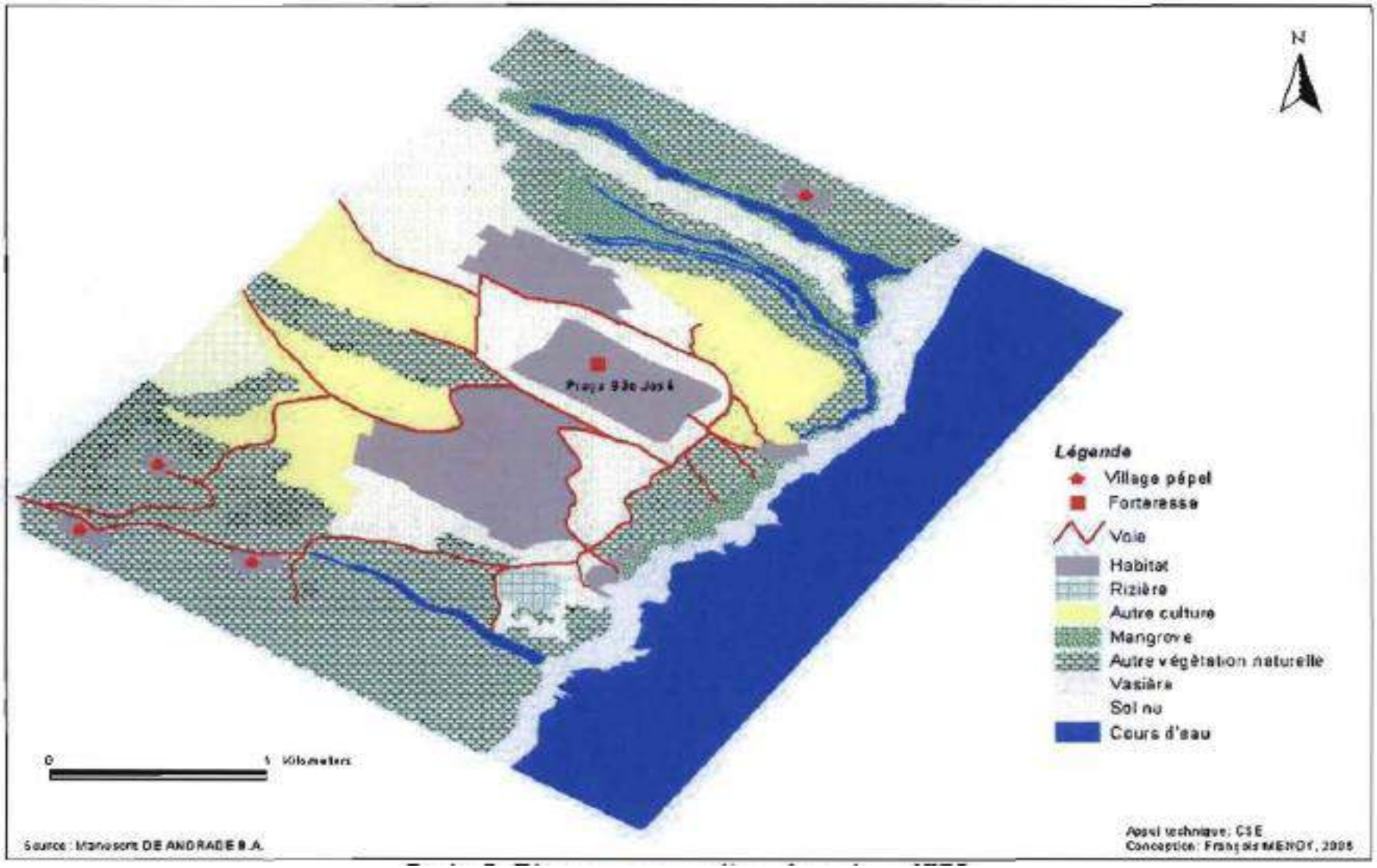
[362]Établissement servant à isoler les malades ou contaminés en les mettant en quarantaine.

étroites avec de nombreux entrepôts. Ces conditions sanitaires sont déplorables. Ce petit et pauvre bourg européen est tourné vers son port. Elle est entourée par un ensemble de petits villages Pépels. Cette partie se poursuit en direction d'Alto Crim, avec une progression lente mais toujours grandissante, surtout après la Deuxième Guerre Mondiale[363]. Alto Crim matérialise la zone tampon entre le quartier européen et les taudis africains. C'est un espace de détente et de commerce. Il correspond approximativement à l'espace qui englobe le carrefour de l'avenue du 14 novembre et la route de l'abattoir et finit sur la route de Santa Luzia, où est construite la nouvelle Assemblée Nationale Populaire.

Avec l'expansion du système mondial et le nouveau développement de l'économie locale, la ville connaît un changement profond. En 1946, on profite de la commémoration officielle du Vème centenaire de l'arrivée des premiers Portugais en Guinée, pour établir un vrai plan de modernisation de la ville[364]. Ces travaux sont l'aboutissement de nombreuses protestations de la part des indigènes qui réclament de meilleures conditions de vie. Dans les années trente, déjà, on note une petite évolution de la ville qui reçoit seulement un petit réseau d'éclairage public ; le contrat établi à ce propos entre la *''Sociedade Industrial Ultramarina''* et la mairie oblige cette dernière à payer une subvention annuelle qui absorbe presque complètement ses ressources financières. Le service des eaux est mis sur pied en 1947[365].

La ville évolue beaucoup au cours de cette période. On note entre 1776 et 1952 par exemple que l'espace bâti de Bissau est passé de 110 ha à 299,96 ha. Soit une hausse de 189,96 ha en 176 ans. Il reste concentré à l'est sur la côte, tandis que les installations militaires et aéroportuaires sont implantées tout à fait au nord-ouest[366]. En 1776, l'habitat forme un ensemble de hameaux dispersés sur le territoire. Sur la côte à l'est du territoire, les habitants sont concentrés autour de la forteresse, tandis que les villages se trouvent plus loin à l'ouest. Mis à part l'implantation humaine, le paysage est largement couvert par la végétation naturelle à l'ouest et à l'est. La végétation est riche, dense et se compose essentiellement de forêts. Les surfaces cultivées se déploient au centre autour de l'habitat. L'autre caractéristique du paysage durant cette période est la présence de cours d'eau, des rivières entourées de rizières enserrant l'habitat qui dépend de la forteresse[367]*(Carte 7).*

[363] Teixeira, (J.P.F), *art.cit*, pp, 1-17.
[364] Da Silveira, (J.F), *art.cit*, pp. 74-95.
[365] Da Silveira, J.F, *ibidem*, pp. 74-95.
[366] Mendy, (F), *op.cit*, p. 74.
[367]Mendy, (F), *op.cit*, p. 64.



Carte 7: L'occupation du sol à Bissau en 1976

(Source : Mendy, F, 2006)

Cette dynamique urbaine résulte des tendances favorables d'expansion du marché mondial qui relancent l'économie arachidière. De nouveaux capitaux sont drainés vers Bissau. C'est ce qui a attiré de plus en plus d'investisseurs européens, notamment les Portugais. Dès lors, il faut aménager et organiser la ville pour favoriser un climat économique favorable. En 1922, l'épidémie de peste bubonique qui décime une partie de la population (les indigènes surtout) sert de prétexte pour assainir la cité. C'est le début de grands travaux d'aménagements, d'élargissements des artères de la ville, de constructions et de démolition. Grâce à une loi sur l'expropriation des terrains urbains, le village des *''gourmets''* situé à la périphérie de la cité est démantelé par la mairie. Un nouveau Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) qui définit le nouveau périmètre de la ville est mis sur pied. Dans ce nouveau PDU, la population autochtone est exclue et repoussée à la périphérie de la ville[368].

En 1925, un nouveau marché et un cimetière municipal sont construits pour répondre à la demande qui devient de plus en plus pressante. A partir de ce moment, la ville s'agrandit et la tendance d'expansion se dirige dans toutes les directions *(Figure 10)*.

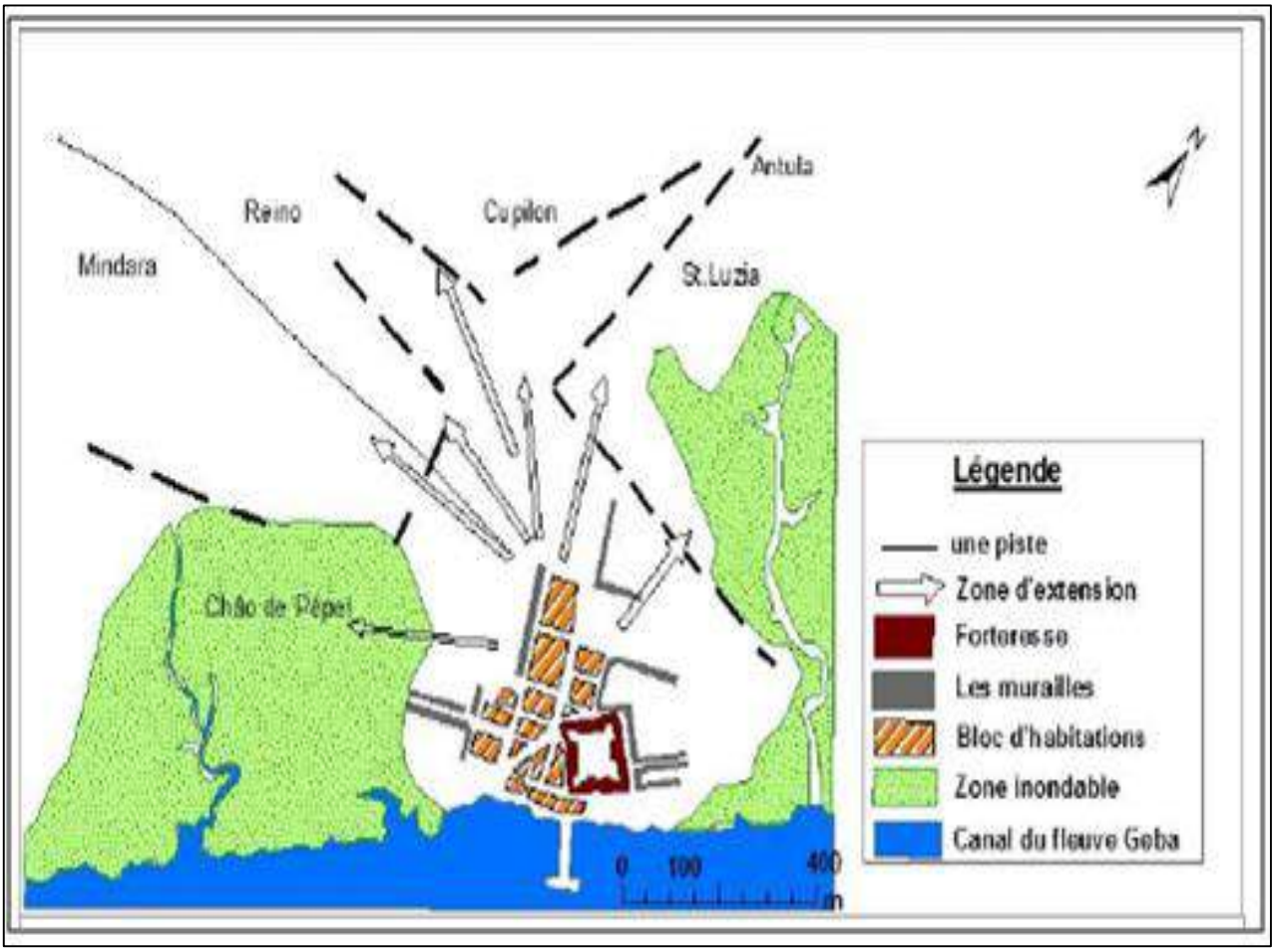


Figure 10: Tendance d'expansion de la ville européenne à Bissau pendant les années vingt.
(Source : Da Silveira, J.F, adaptée par Gomis, E.N, 2017)

[368] Da Silveira, (J.F), *art.cit*, pp. 74-95.

La *Figure 10* montre la tendance d'expansion de la ville européenne à Bissau dans les années vingt. L'élargissement de la ville s'accompagne d'une série de mesures administratives à l'origine de la démolition des paillotes pépels en vue de la restructurer. Les habitants de la périphérie immédiate de la forteresse sont repoussés hors des limites tracées par le législateur portugais. On note une dispersion de la population, certains partent vers le nord, c'est-à-dire vers l'actuelle zone de l'ancien palais présidentiel (détruit lors des événements du 7 juin 1998), d'autres vont vers l'est en direction de l'hôpital Simao Mendes, d'autres également vers l'ouest notamment vers le quartier pépel du même nom, en créole *"Chao de Pépel"* c'est-à-dire "terre des Pépels". Aujourd'hui, la population du quartier est hétérogène. Une partie de son habitat est structurée tandis que l'autre est constituée d'habitations spontanées. Cette situation est le résultat des opérations d'expulsion effectuées par l'administration coloniale pour étendre le quartier européen.

L'année 1941 est une date importante, car elle représente le transfert de la capitale politique et économique de Bolama à Bissau. La puissance coloniale qui n'a plus les mains liées depuis la fin de la guerre de pacification de la colonie en 1936, se consacre exclusivement à l'organisation de la ville. L'aménagement de Bissau change la relation qu'entretiennent les autorités coloniales et le foncier. Les Portugais contrôlent le foncier et n'entretiennent avec l'intérieur que des contacts très limités. Le seul contact des autorités avec est indigènes est la perception des impôts sur les paillotes. De nombreux bâtiments publics sont construits durant cette période, grâce à une brigade de construction créée en janvier 1944. La plupart de ces bâtiments sont destinés à héberger les fonctionnaires européens supérieurs ou moyens. L'acte législatif n° 1 416 du 15 juin 1948 approuve le nouveau PDU de la ville qui élargit l'aire urbaine en lui accordant de nouvelles limites *(Figure 11)*.

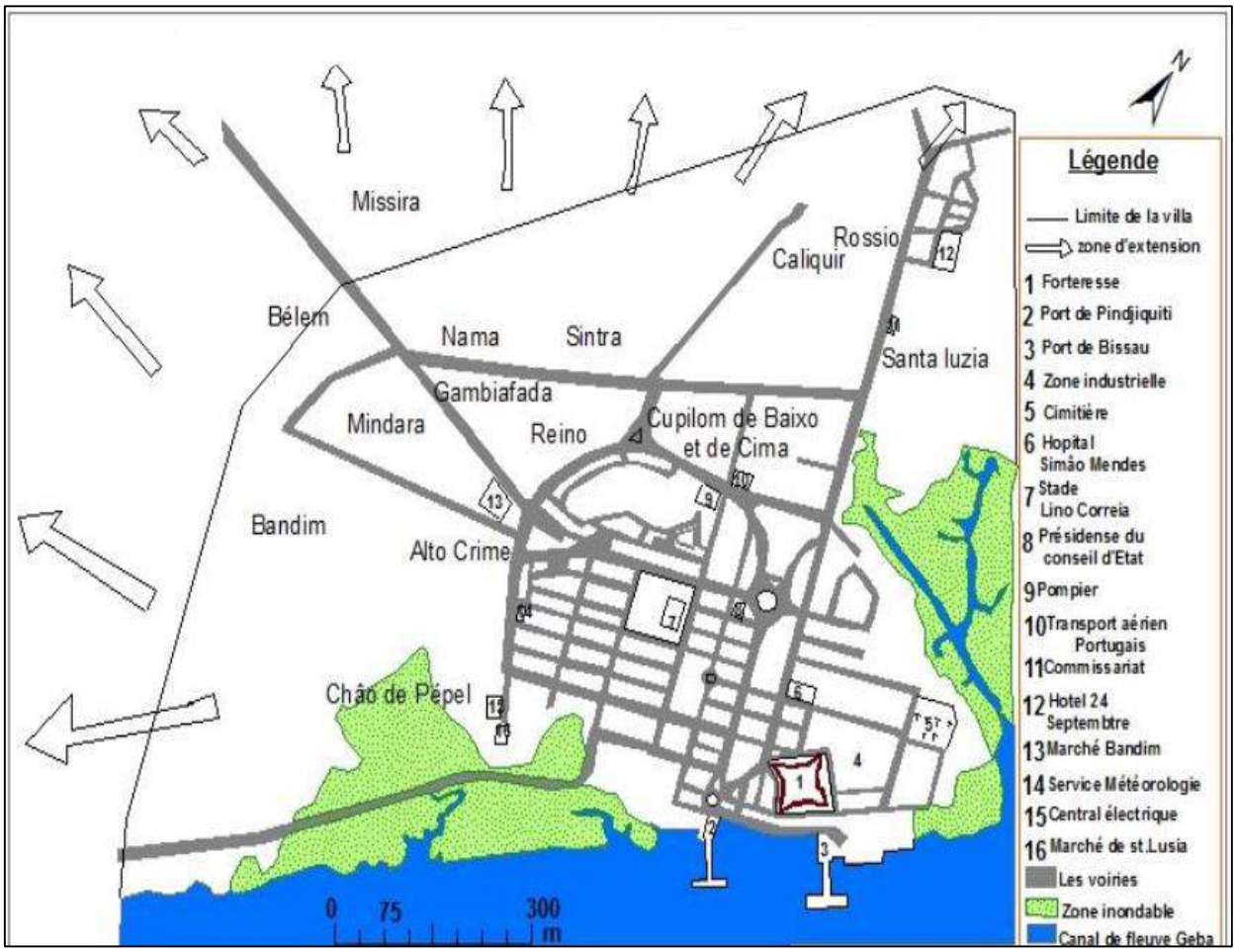


Figure 11: Premier plan d'urbanisme de Bissau élaboré en 1948
(Source : Plan général de l'urbanisme, 2010)

L'espace est hiérarchisé avec des limites bien définies entre les quartiers africains et européens. L'afflux de fonctionnaires européens à Bissau impose un aménagement du territoire qui est à l'origine de la création de zones résidentielles bourgeoises à côté des quartiers traditionnels africains. D'une part on a des quartiers bien aménagés et d'autre part on distingue de petits immeubles destinés aux membres de cette même couche sociale aux revenus intermédiaires. A l'opposé, on relève les quartiers africains, lieux d'insécurité, de la débauche et de la d'insalubrité. La stratification sociale et spatiale de Bissau *(Figure 12)* dans les années cinquante est très révélatrice. Elle explique dans une large mesure les inégalités et la stratification de l'espace urbain au cours d'une période où les pays africains ont perdu l'initiative de s'administrer eux-mêmes. La Guinée-Bissau comme tous les pays du continent sous domination coloniale l'ont connu. Au Sénégal par exemple, l'autorité coloniale française a aménagé l'espace urbain suivant le même schéma. Il y a une séparation entre zones résidentielles avec le quartier européen, et la zone résidentielle africaine où les indigènes sont repoussés à la périphérie. Ces deux territoires sont séparés par une zone non « *édificandi* », une zone tampon entre les deux communautés, qui représente une réserve d'espace pour un éventuel agrandissement de la ville. Cette stratification spatiale s'accentue au Sénégal en 1914 à la suite de

l'épidémie de peste qui gagne le pays avec la création du quartier indigène de la Médina à Dakar ou de Randoulène[369] à Thiès. Il en est de même en Guinée-Bissau (à Bissau en particulier) suite à l'épidémie de peste en 1922 qui donne le plan d'aménagement de la ville en 1955 (*Figure 12*).

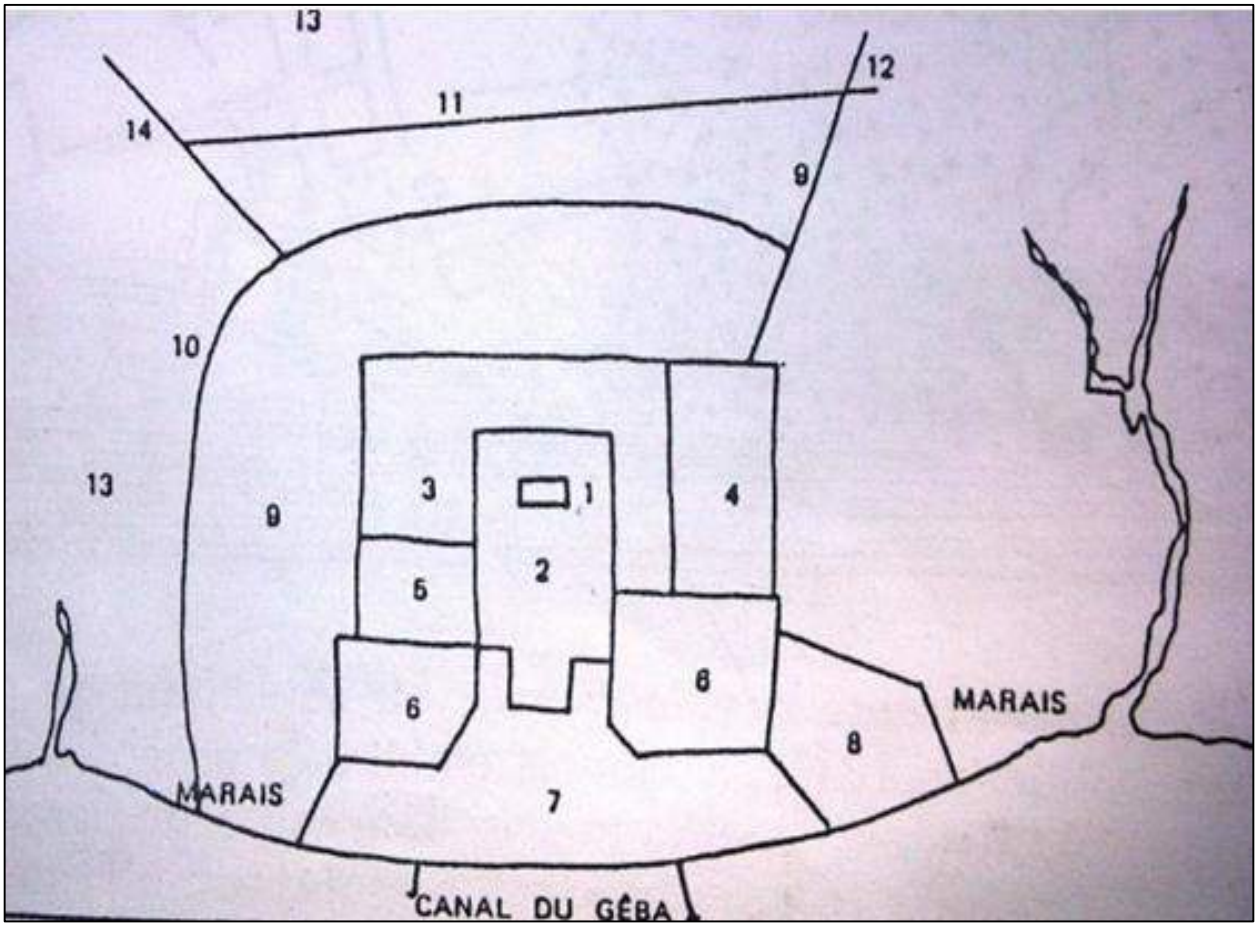


Figure 12: Stratification sociale et spatiale de Bissau en 1955
(Source ; Da Silveira, J.F)

Chaque numéro de la *Figure 12* correspond à un lieu bien déterminé. Le numéro 1 représente le palais du gouvernement qui se trouve au centre. Le palais est entouré par le centre administratif représenté par le numéro 2. Autour de cette zone numéro 3, on a le quartier "Portugal" qui est la zone résidentielle des fonctionnaires supérieurs. Vient ensuite le numéro 4 représentant le quartier *"Vieira Manchada"* où logeaient les fonctionnaires moyens. La partie qui abritait la couche supérieure de la population porte le numéro 5. Le numéro 6 constitue la zone résidentielle modeste. En 7, on a la zone commerciale. Le numéro 8 est la zone industrielle. La zone d'expansion de la ville est représentée par le numéro 9. Tandis que le numéro 10 caractérise la première route périphérique et le 11 la deuxième route périphérique. L'établissement de modèles d'habitat dans la périphérie, en opposition à l'habitat traditionnel pépel est à l'origine de la construction du quartier populaire Santa Luzia au

[369] Randoulène est un mot dans la langue wolof qui traduit littéralement en français éloignez-vous, c'est un quartier indigène créée pour éloigner les africains et la population européenne en 1914 lors de l'épidémie de la peste au Sénégal

nord de la ville, le long du bord extérieur de la deuxième route périphérique, et le quartier populaire pépel *''Chao de Pépel''* qui portent respectivement les numéros 12 et 13. Ce sont les premiers quartiers où l'on note la présence des populations indigènes. Ils sont très éloignés des quartiers européens ce qui montre le rejet des africains des milieux d'affaires. Enfin le quartier populaire de Badim II représenté dans cette stratification par le numéro 14 situé à l'extrême nord-ouest de la ville.

Les résidences des fonctionnaires supérieurs ressemblent fort aux villas de vacances construites à la même époque par la bourgeoisie de Lisbonne dans la région de l'Estoril. Cette stratification spatiale répond à une logique bien précise. Les quartiers indigènes tels que celui de Santa Luzia devaient être détruits et remplacés par de nouvelles constructions pour accueillir une nouvelle couche sociale de semi-assimilés (les *gourmets*). Santa Lusia est un quartier localisé à l'est de la capitale, au nord de Cupelom. Il est créé de toutes pièces par l'administration coloniale. L'objectif est de loger les *"civilisados"* c'est-à-dire les assimilés Africains qui forment une classe intermédiaire entre les Blancs et les Africains. L'intérieur du quartier est constitué d'habitations en banco. Les *''civilisados''* dont le statut d'assimilés[370] leur donne accès des emplois dans le secteur dit moderne de la ville, adopte des modes de vie occidentaux et bénéficient des largesses du régime coloniale. Ils jouent un rôle important dans l'évolution des droits des indigènes dans la vie politique. En 1955, les assimilés disposent du droit de vote pour les élections des trois membres des sept membres du Conseil consultatif qui représentent la Couronne portugaise[371].

C'est pour cette raison que dans cette partie de la ville, les maisons sont conçues de façon à introduire des transformations dans le mode de vie des indigènes. Leur conception est institutionnelle et explicitement destinée à amener la population autochtone à adopter le modèle européen. Hormis la situation professionnelle de leurs habitants, l'arrêté officiel réserve ces maisons à des familles monogames dont les locataires sont obligés d'avoir des meubles et d'objets domestiques de type occidental. En plus, des habitations de type traditionnel - les paillotes - sont formellement interdites par le pouvoir colonial. La logique de l'administration s'inscrit dans une dynamique de transformation et de modernisation des mœurs indigènes à travers leur habitat et leur place dans l'espace urbain, en même temps qu'il les prolétarisée[372]. Pour la quiétude de la ville européenne, une sirène siffle à 21 heures pour appeler les Africains, à quitter la ville. La ville européenne est donc une zone réservée où les Africains ne sont admis que dans le cadre du travail ou d'un service pendant la journée. Au-delà des heures de travail, ils sont indésirables et doivent par conséquent quitter la zone.

---

[370] Pour être assimilé, il fallait savoir lire et écrire, être baptisé ou au moins porté un nom chrétien et avoir adopté un mode de vie occidental en particulier avoir une maison avec un salon.

[371] Le Père J.R, (B), *« La Guinée Bissau : le démarrage d'un nouvel Etat »*, *in Afrique Contemporaine*, n°86, juillet-août 1976, ANS, pp. 11-17.

[372] Da Silveira, (J.F), *art.cit. pp.* 74-95.

Bissau intègre de plus en plus la fonction tertiaire dans sa morphologie : en 1958, on compte près de 171 magasins représentant près de 38,4 % du commerce de la colonie. Le bitumage des rues se limite à la périphérie des quartiers européens. Le premier lycée est construit et des équipements sportifs comme le stade du 24 septembre sont construits[373].

A l'opposé, les quartiers africains manquent d'infrastructures, de services, ils souffrent de promiscuité et de manque d'hygiène. Au contact avec la ville européenne, l'habitat dans la partie africaine commence petit à petit à se transformer. Ainsi, le pouvoir colonial procède à une réorganisation graduelle des maisons situées sur les axes de communication.

L'éclatement de la guerre d'indépendance (1959-1974) pousse les autorités à changer de méthode dans la gestion et le mode d'administration. Elles passent d'une politique de rigueur répressive à une politique de tolérance : l'obtention du laissez-passer pour entrer dans Bissau pour ceux qui viennent des campagnes est plus facile. Le déplacement massif des populations villageoises qui fuit le maquis vers Bissau est à l'origine de la prolifération de quartiers spontanés. Au fur et à mesure de l'extension urbaine, l'administration coloniale définit de nouvelles limites. La dynamique urbaine animée par une tentative politique de superposition de la stratification ethnique existant dans la périphérie de Bissau, à une nouvelle stratification basée sur de nouveaux symboles de prestige qui se poursuit jusque vers les années soixante. Cette logique d'aménagement de l'espace va dans une dynamique de réhabilitation des héros de l'indépendance, en baptisant des avenues ou des écoles ou des monuments en leur nom.

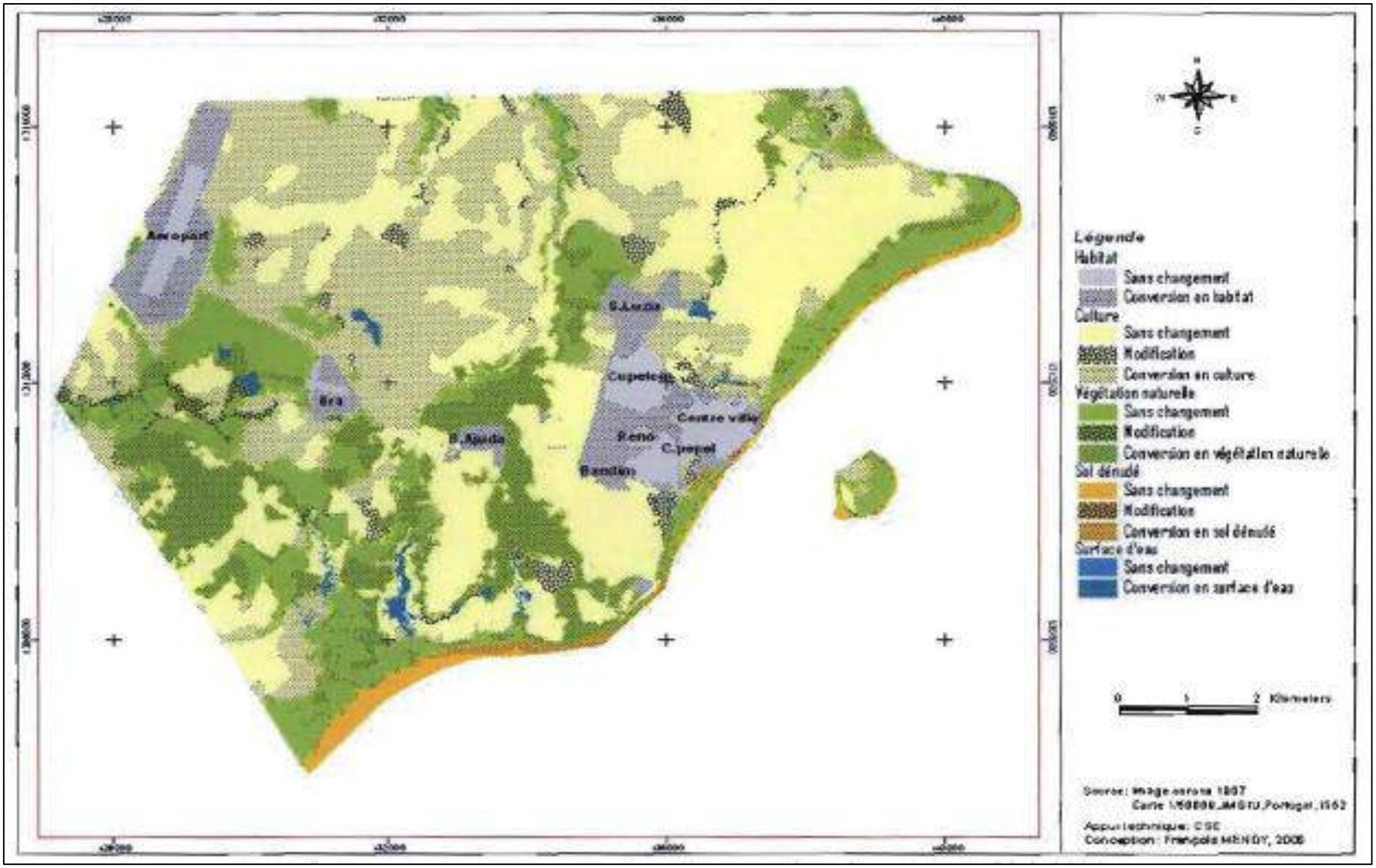
1.1. Changement dans l'occupation du sol de 1952 à 1967

Le changement dans l'occupation du sol et les transformations du paysage à Bissau sont étudiés par François Mendy dans sa thèse de Doctorat de 3ème cycle, depuis la fondation de la ville jusqu'en 2006. Il s'agit donc pour moi dans ce travail de thèse d'actualisation et de prolongement du travail de François Mendy dans le temps et dans l'espace et d'essayer de voir quels sont les éléments de durabilité à Bissau que je pourrais tirer de son travail et faire des recommandations pour une planification plus durable dans les politiques urbaines.

Sur une période de 15 ans, près de 47 % de la superficie de Bissau connaît des modifications et des conversions dans les différentes formes d'occupation de l'espace, à cause des aménagements réalisés. Les modifications dans l'occupation de l'espace changent d'une classe à l'autre tout en restant dans la même catégorie. Ainsi, les rizières sont changées en surfaces d'autres cultures, d'autant qu'elles sont deux classes appartenant à la catégorie des cultures. Et pour la conversion, le mode

[373] Mendy, (F), *op.cit*, p.194.

d'occupation de l'espace passe d'une classe à une autre en changeant de catégorie. Ici, les rizières sont devenues des zones de mangroves, ces dernières appartiennent à la catégorie des végétations naturelles *(Carte 8)*



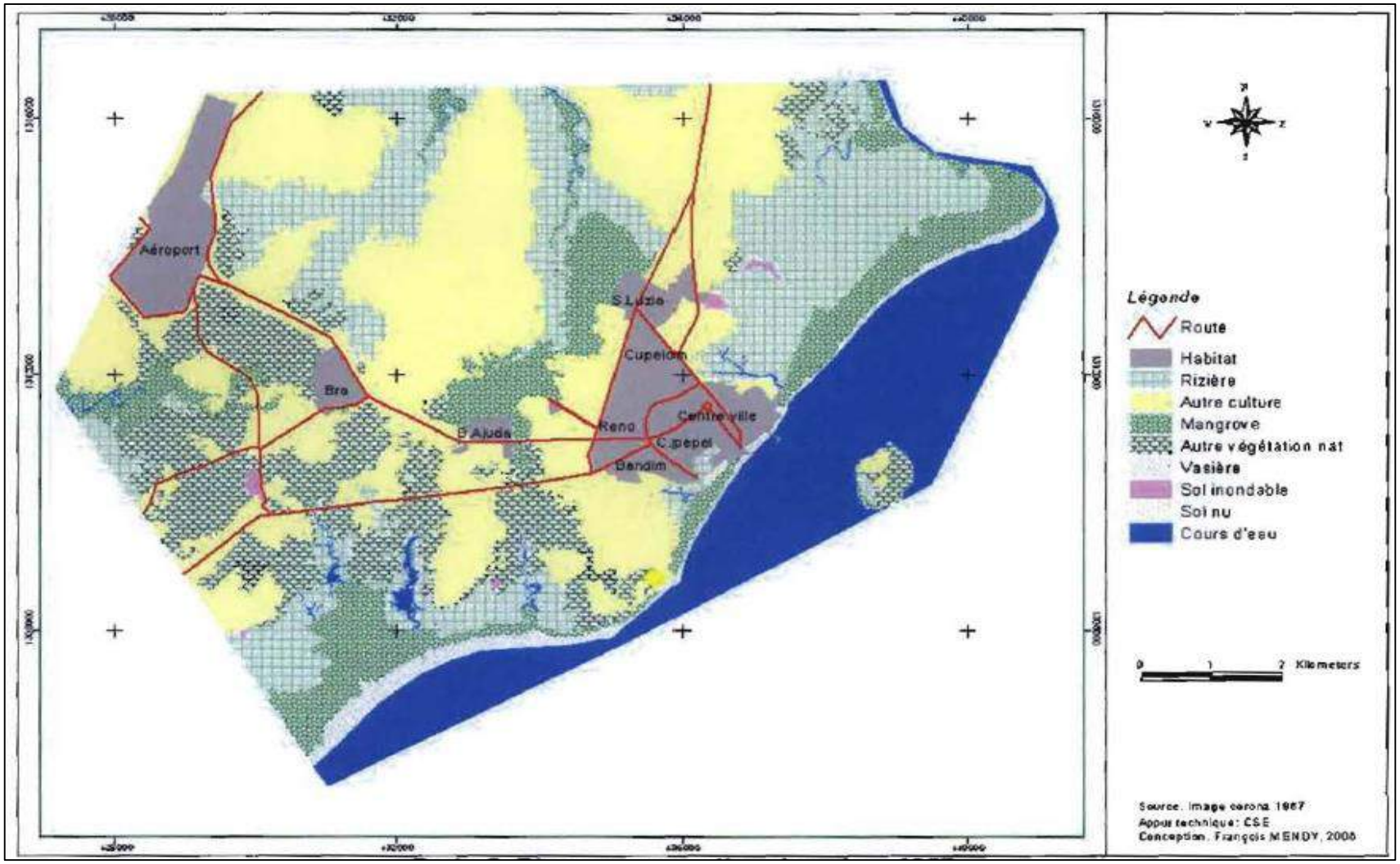
Carte 8: Occupation du sol à Bissau de 1952 à 1967

(Source : Mendy, F, 2006)

En 1952, la surface bâtie n'est représentée que par quelques quartiers tels que le Centre-ville, *Chao de Pépel*, Cupélom, Réno et les infrastructures militaires et aéroportuaires, soit une superficie de 299, 96 ha. En 1967, elle est passée à 616, 75 ha, soit une expansion de 63, 36 %. Sur la *Carte 11*, de nouveaux quartiers comme Mindarà, Varela, Pluba, et d'autres quartiers commencent à sortir de terre. La zone des infrastructures aéroportuaires de Bissalanca se densifie. Et les alentours des installations militaires de Brà sont aménagés.

1.2.Dynamique d'expansion territoriale de 1967 à 1986

La situation dans l'occupation du sol à Bissau en 1967 est fortement marquée par la présence de surface agricole, en particulier des rizières dans les zones de contacts avec la mangrove, et les terres de culture non inondées au nord et au sud. L'espace bâti se concentre sur la côte avec quelques blocs qui s'individualisent vers le nord-ouest. A partir de 1967 *(Carte 9)*, d'autres aménagements réalisés par les autorités coloniales, modifient le paysage urbain.



Carte 9: Occupation du sol à Bissau en 1967

(Source : Mendy, F, 2006)

Avec l'idée de décolonisation qui à gagné les populations colonisées en Afrique noire (le Ghana de Kwame N'krumah qui accède à l'indépendance en 1957 par exemple), il devient clair pour les populations bissau-guinéennes que le rapport colon/colonisé est caduc et que tout doit changer. Avec la guerre d'indépendance qui a éclaté en 1959 le pays est déchiré. Le maquis (les combattants pour l'indépendance) fait ravage dans les campagnes, les forces du PAIGC[374] menées par Amilcar Cabral progressent de plus en plus dans les villages, mais la capitale Bissau est épargnée. L'administration coloniale qui a choisi la confrontation et non la négociation avec le maquis fait monter la colère et la haine des populations. Pour calmer la colère d'une population en pleine ébullition et gagner sa sympathie, la Couronne portugaise cherche à mettre en œuvre d'autres moyens pour maintenir la Guinée-Bissau sous le joug colonial.

Ainsi, pour apaiser les tensions, les autorités portugaises déploient une opération de charme à l'endroit de la colonie de Guinée-Bissau, en 1968, avec un vaste programme d'aménagement et de restructuration de la ville appelée *"Guiné Melhor"*. Des plans d'urbanisme sont dessinés pour tous les centres urbains et semi-urbains de la colonie. A Bissau il y a différents projets comme par exemple, le projet de Redressement et de Renforcement des Infrastructures Sociales et le projet d'Embellissement de la ville.

Pendant ce temps, l'agrandissement de la ville suit son cours, de nouveaux quartiers comme Mindarà voient le jour. Situé au centre-est de Bissau, il est enserré entre les deux axes les plus importants de la ville : la route de l'aéroport et celle de Bor. Il offre des avantages en termes d'accessibilité et de proximité avec le centre-ville. Son habitat est anarchique et dépourvu de toutes infrastructures ou services. Il faut attendre le projet de reconstruction des quartiers spontanés par les autorités coloniales pour que Mindarà acquière un minimum d'infrastructures et de services de base. Malgré sa petite superficie, il est très peuplé et abrite le grand marché de Bandim.

Bandim (*Carte 9*) fait partie des quartiers créés durant la période coloniale. Il est situé à l'extrême sud-est de la ville. Ce quartier s'est développé sur le territoire de l'ancien royaume de Bandim, d'où son nom. Son expansion est due principalement à la proximité du centre-ville habité par les Blancs. Au départ le fief des Pépels, sa population se diversifie pendant et après la colonisation. Son niveau d'équipement et de service a été amélioré grâce au projet de restructuration des autorités coloniales. C'est aussi dans ce quartier qu'est construit le plus grand stade de la ville, le stade du 24 septembre. Le quartier Bandim I est le prolongement de Bandim II. Il se situe au sud de ce dernier. Ce sont des logements précaires avec des habitats spontanés, mais il dispose de quelques îlots d'habitat planifiés notamment dans la zone de "Alto Bandim".

[374] Parti Africain de l'Indépendance pour la Guinée Bissau et du Cap-Vert.

Réno Cambiafada (*Carte 9*) est un des quartiers les plus anciens et le plus connus de la période coloniale. Il est situé au centre-est et est contigu au quartier des Blancs en l'occurrence le centre-ville. Son nom rappelle l'ethnie Biafada à l'origine du quartier, mais ce groupe ethnique n'est pas originaire de Bissau. Comme Bandim, ce quartier est habité par les Africains qui travaillent dans la ville européenne. Il est surpeuplé, et les prostituées de la ville s'y concentrent pendant la période coloniale. Le cadre de Réno Cambiafada est amélioré grâce au projet de restructuration par l'introduction de quelques équipements et services et l'élargissement de ses rues.

Le centre-ville ou *"Bissau Velho"*, (pour caractériser les vieux quartiers de l'est, on fait particulièrement référence à lui) est un quartier européen sur le plateau de Bissau, à l'extrême est de la ville. Sa construction commence au début des années 1920, il concentre la plupart des infrastructures de la capitale. Certains de ses édifices et équipements sont actuellement en état de dégradation. Sa superficie est vaste, car il occupe la dixième position parmi les quartiers de la capitale les plus vastes. Quasiment encerclé par les quartiers africains, le pouvoir colonial procède à des expulsions pour récupérer de l'espace et agrandir la ville européenne. Ce quartier fait partie des plus peuplés de la ville, en raison des aménités qu'il offre.

Tous ces quartiers sont fondés durant la période coloniale. La liste n'est pas exhaustive. Car on peut également citer d'autres quartiers de la période coloniale comme Cupelom, Calequir, Cuntum, Cuntum Médina, Cumpelom de Baixo, Cumpelom de Cima, Empantcha, Sintra Nema, Varela, et d'autres encore. Cette dynamique urbaine des pouvoirs coloniaux se poursuit jusque vers les années soixante. Au lendemain des indépendances, en 1974, la dynamique d'aménagement de l'espace change. Elle s'oriente vers la réhabilitation des héros de l'indépendance, pour que ces derniers ne tombent pas dans l'oubli. D'autres quartiers voient le jour.

2. Gestion, aménagement, et expansion de la ville de Bissau durant la période post-coloniale

1. 2.1. La lutte pour l'indépendance et ses conséquences sur l'expansion urbaine à Bissau

La colonie de la Guinée-Bissau contrairement aux colonies portugaises de l'Angola et du Mozambique qui sont des colonies de peuplement, n'a pas beaucoup bénéficié des attentions de la Couronne portugaise. Son urbanisation, accélérée au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, est comparable à d'autres colonies françaises, anglaises ou portugaises d'Afrique. Cette particularité résulte du désintérêt des colons portugais pour la zone, découragés par l'attitude belliqueuse de la population autochtone. L'origine du retard observé dans tous les secteurs de la vie en Guinée-Bissau, est donc l'absence d'investissements. La défaite des troupes françaises au Viet Minh à Diên Biên Phu

en 1954, l'émergence du Tiers-monde à la conférence de Bandung en 1955, ainsi que le début de la guerre d'indépendance en Algérie constituent autant d'éléments encouragent le P-A-I-G-C qui lutte pour l'émancipation pure et simple de la Guinée-Bissau et du Cap-Vert.

Ainsi, quand la France décide, sous la pression de l'ONU et la montée en puissance des mouvements nationalistes, d'accorder l'autonomie interne à ses colonies le 23 juin 1956[375] avec la loi Gaston Deferre, une partie de la population locale s'insurge contre le pouvoir colonial portugais, et réclame l'indépendance. Dès cette date, ces nationalistes, dont la plupart sont originaires du Cap-Vert (même si certains d'entre eux comme Amilcar et son frère Luis Cabral sont nés en Guinée-Bissau), unissent les deux colonies dans la lutte de libération nationale[376].

En 1955, lorsque la colonie reçoit le statut de province portugaise d'outre-mer, elle est dirigée par un gouverneur assisté d'un Conseil consultatif. C'est un gouvernement de sept membres dont les trois sont élus par les citoyens et un est élu par les principaux contribuables, les trois autres sont désignés par l'autorité coloniale. Toutefois, ces réaménagements ne font que radicaliser le maquis dans sa lutte pour la libération nationale. A partir de ce moment, des camps de recrutement se créent dans les principales campagnes fief de la maquisarde. L'indépendance devient inévitable.

La grève des dockers au port de *"Pidjiguiti"* le 3 août 1959 réprimée dans le sang, déclenche les hostilités. C'est le début de près de quinze années de lutte qui aboutissent le 24 septembre à la proclamation de l'indépendance de la Guinée portugaise et du Cap-Vert par les combattants du maquis. L'attaque de la caserne de *"Tite"* le 12 janvier 1963 marque l'ouverture du front sud. Le front nord est ouvert en juillet et le front sud en novembre de l'année suivante.

Ces événements se déroulent dans le contexte particulier de la guerre froide, le maquis reçoit l'appui des communistes. Parmi ces pays d'obédience communiste qui soutiennent le maquis, se trouvent la Chine, l'URSS, et les pays socialistes occidentaux en particulier la Suède. Pour mieux matérialiser ce soutien, l'URSS et la Chine ouvrent leurs portes aux combattants du maquis en leur accordant non seulement des formations chez eux dans le domaine de la santé militaire, mais également un appui logistique et en armement dans la lutte contre l'occupant portugais. Cette aide permet la remobilisation des troupes qui s'organisent suivant des bases bien mieux établies. D'après les combattants du maquis, *« l'ennemi, pour dominer une zone déterminée, est obligé de disperser ses forces ; en dispersant ses forces, il s'affaiblit et nous pouvons le vaincre. Mais pour se défendre de nous, il lui faut concentrer ses forces ; et quand il le fait, cela nous permet d'occuper les zones qu'il laisse libre et de les travailler politiquement pour empêcher son retour »*. Cette tactique est

[375] La loi n° 56-619.
[376] Le Père J.R, (B), *art.cit*, pp. 11-17.

payante, car l'incapacité des troupes coloniales à repousser la guérilla les obligent à changer de méthode.

En 1968, quand le Général Spinola est nommé Gouverneur de la Guinée, il opère une rupture décisive dans le mode de gestion de la rébellion. D'abord, il réussit à désorganiser le maquis en créant une troupe anti-guérillas. Ensuite, il tente de gagner la confiance des indigènes dans les zones encore occupées en réalisant des réformes politiques et sociales.

On peut donc constater qu'entre 1952 et 1973, des aménagements importants sont réalisés dans la ville de Bissau pour séduire les populations en modernisant la ville, en la dotant d'infrastructures notamment dans la partie européenne. Les différents axes routiers du centre-ville sont goudronnés par exemple. L'administration coloniale atténue au début des années soixante la politique ségrégationniste menée depuis les origines de la ville. De nouveaux quartiers voient le jour, d'autres sont réhabilités. Parmi ceux-ci, Bairro Ajuda I, il signifie - littéralement quartier de l'aide ou de l'entraide - qui accueille en phase I des logements sociaux, construits par le pouvoir colonial portugais pour loger les Africains "civilisés". Il se trouve en périphérie, sur la route de l'aéroport. Aujourd'hui, Bairro Ajuda fait partie des quartiers les plus cotés de la ville.

Bairro Ajuda II, séparé de Bairro Ajuda I par la route de l'aéroport, celui-ci est la seconde phase du projet de logements sociaux initié par les autorités de l'administration coloniale portugaise. D'une dizaine de maisons au départ, il s'accroît de quelques autres habitations. Cuntum, dont l'origine est le petit village de *"Contumo"* dans les années cinquante, est localisé au centre-sud de Bissau. Il donne sur la route de l'aéroport et la route de Bor la traverse. Aujourd'hui, il est l'un des trois quartiers les plus étendus de la ville. Il fait partie aujourd'hui des quartiers les plus peuplés de Bissau. Ce quartier est créé dans le cadre de la politique du Gouverneur Spinola appelé *" Guiné Melhor"*, qui mène des opérations de construction de logements dans la zone africaine.

Mais ces tentatives n'arrêtent pas les nationalistes. La libération en 1969 du camp de Médina do Boé et l'assassinat du leader charismatique, secrétaire général du PAIGC, Amilcar Cabral à Conakry le 20 janvier 1973, annihile tout espoir de paix entre les indépendantistes et les Portugais. Après cela le coup d'État militaire du 25 avril 1974 à Lisbonne contre le pouvoir de Salazar, la reconnaissance du nouvel État n'est effectuée par le Portugal qu'après le renversement du régime de M. Caetano, le 10 septembre 1974[377]. Cela conduit le Portugal à accorder douloureusement l'indépendance lors de la signature de l'accord luso-guinéen du 26 août 1974. La Guinée-Bissau après près de cinq siècles de colonisation portugaise accède ainsi à l'indépendance.

[377] *« Un pays africain peu connu : la Guinée-Bissau », in Europe Outre-mer*, n°565, juin 1977, bII 4° 76, ANS, pp. 25-29.

2.2. Aménagement et gestion de la ville de Bissau par les autorités post-coloniales : des politiques urbaines déficientes

Après l'indépendance, les autorités initient de nouvelles méthodes de gestion urbaine. L'un des points faibles de la ville trouve une solution : un petit tissu industriel est mis en place. Des projets de construction de logements sont initiés de même que des parcelles sont viabilisées. De nouveaux quartiers sortent de terre : Afia, au nord-est. Afia vient de l'arabe signifiant la paix, la tranquillité. La toponymie renseigne sur la population d'origine, majoritairement des Mandingues et des Peuls. Le quartier au départ est une vaste canneraie avec sa distillerie, puis certains de ses travailleurs s'y installent et leurs proches les rejoignent peu à peu. Ainsi l'occupation de l'espace s'est opérée progressivement. Afia reste un des quartiers les moins bien dotés en infrastructures et services de base.

Amdalai, situé à l'est de la banlieue, est un autre quartier post-indépendance. Il est enserré entre le rond-point du 2e Escadron de Police et la route de Granja. Son toponyme renvoie à l'histoire des empires Peul et Toucouleur du XIXème siècle : il tire probablement son origine des Peuls ou les Toucouleurs, mais l'information reste floue par rapport à l'ethnie fondatrice.

Antula, situé au nord-est de la ville, son toponyme fait référence à l'un des royaumes pépels de Bissau. Il s'est développé sur le territoire de cet ancien royaume qui lui a donné son nom. Mise à part la population autochtone de Pépels, son peuplement est récent, lié aux lotissements réalisés à l'est au début des indépendances. Il fait partie des quartiers les plus étendus de la ville.

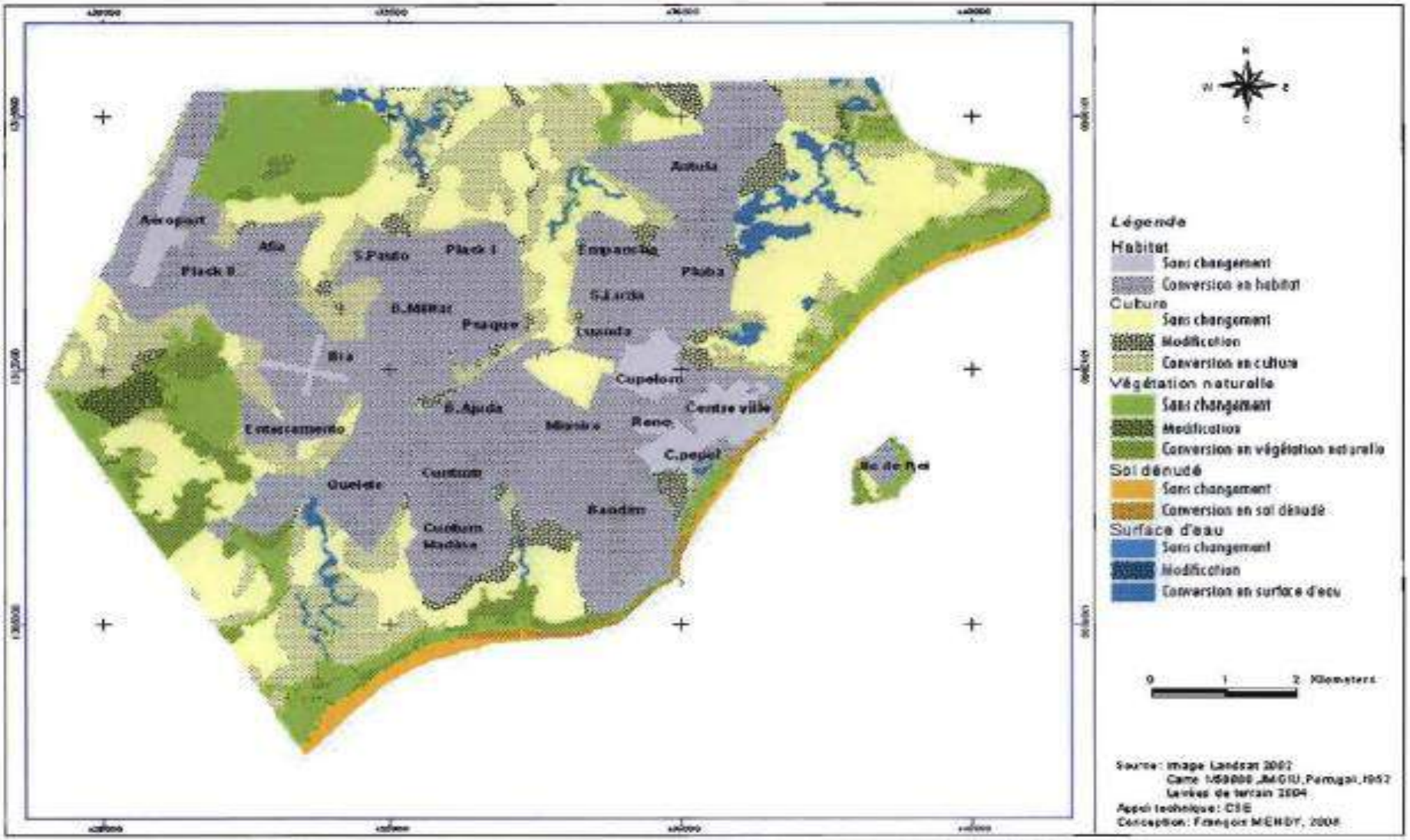
Bairro Militar, ou quartier militaire en français, est érigé après l'accession de la Guinée-Bissau à l'indépendance. Sa création répond à un besoin pressant de loger les combattants de la guerre de libération. De ce petit noyau de logements, une occupation plus large suit au point que le quartier s'étend et fait partie des trois quartiers les plus vastes de la capitale. Il est localisé au nord-ouest de la ville et souffre d'une carence profonde en équipements et services.

Luanda, érigé juste après les indépendances, est situé au nord-est de la ville. Il est créé pour abriter des habitations modernes destinées aux coopérants angolais et cadres guinéens. C'est pourquoi il porte le nom de la capitale angolaise. Une occupation spontanée vient s'y greffer. Aujourd'hui, Luanda est en train de s'étendre en grignotant le domaine réservé du "Granja"

Cuntum Madina, qui est une extension du quartier de Cuntum, constitue un petit territoire dans la banlieue sud de la ville. Une portion de son territoire est donnée sur la route de Bor. Il est parmi les quartiers les plus récents de Bissau. Ses habitations sont généralement érigées sur des parcelles loties. D'autres quartiers sont érigés dans des zones inondables. Bairro International, qui a été créé au début des indépendances pour loger les coopérants étrangers en mission en Guinée-Bissau, donne

sur la route de l'aéroport, faisant la frontière avec Bairro Ajuda. Il est composé de près de soixante-dix maisons dont la plupart sont des R+1.

Sur une période de 52 ans, le paysage s'est beaucoup transformé. Plus de 60 % de la superficie de Bissau a changé, non seulement à cause d'un important exode rural durant la guerre de libération, mais aussi à cause d'un besoin croissant de logement pour une population qui ne cesse de croître au fil des années *(Carte 10).*



Carte 10: L'étalement urbain de Bissau de 1952 à 2004

(Source : Mendy, F, 2006)

Naturellement, la liste des quartiers créés au lendemain des indépendances n'est pas exhaustive. De nouveaux quartiers continuent à être créés contribuant à la densification du territoire urbain et à son extension. Cette extension constitue aujourd'hui un des défis majeurs des politiques de développement durable que la Guinée-Bissau, à l'instar d'autres pays de l'Afrique sub-saharien, doit relever.

Parmi les autres projets du nouveau gouvernement issu du PAIGC pour la Guinée-Bissau et à Bissau, il y a l'éducation. C'est-à-dire une scolarisation massive des forces du maquis et des campagnes libérées de la tutelle coloniale. Le souci des nouveaux hommes forts de la Guinée-Bissau avant le déclenchement de guerre civile, est la scolarisation complète de la population. Ce souci a été clairement exprimé lors du 1er Congrès du parti tenu à Casablanca en février 1964.

Dans les zones libérées et dans les territoires voisins, des écoles, des internats, et des pensionnats sont créés. Des fonctionnaires et des enseignants sont affectés pour assurer la scolarisation en masse des campagnes et les administrer. Mais cette politique n'enchante pas ces agents de l'État, qui préfèrent rester en ville au lieu d'officier en brousse. Un des chefs de *"tabanca''* s'adresse au Commissaire d'État à l'Éducation et à la Culture en ces termes : *« dites aux professeurs que s'ils ne veulent pas venir au "tabanca", nous, nous viendrons à Bissau et alors, qui leur fournira leur riz quotidien ? »*[378]

L'enseignement dans le maquis commence malgré tout. Les personnels s'improvisent enseignants et ne disposent d'aucun matériel didactique. Même si les livres scolaires sont financés avec l'appui de la Suède, ce qui permet d'étendre l'expérience à tout le pays. Les enseignants ne sont pas formés et n'ont aucune pédagogie. La plupart d'entre eux échouent aux examens pourtant faciles. Dès lors, on comprend l'échec de cette politique ambitieuse qui devait apporter le développement et le progrès du pays.

Les dirigeants du nouveau régime n'ont pas les moyens de leur politique. Aussi, ils s'ouvrent aux subventions accordées par les pays amis et les bailleurs de fonds. Beaucoup de projets sont initiés. Au plan économique d'abord des accords de coopération et d'aide sont signés avec la France, dès les premiers mois de l'indépendance. Destinés à la Elle la satisfaction de certains besoins immédiats ils prennent la forme de dons divers (semences, véhicules-automobiles, remise en état d'équipements, formation de techniciens...) mais également de collecte de données pour les actions futures (couverture photographique aérienne, les fonds de carte topographique, etc.). Les télécommunications et les infrastructures ne sont pas en reste. La France participe à l'édification de logements pour ses assistants techniques et les fonctionnaires guinéens. Un centre culturel et pédagogique est construit à Bissau. Il comprend un important laboratoire de langues, des salles de cours, une bibliothèque, divers

[378] Le Père J.R, (B), *art.cit*, pp. 11-17.

équipements audiovisuels. Le tout sera couronné par la visite officielle du ministre français de la coopération M.Robert Galley effectuée à Bissau du 22 au 25 mai 1977. Pendant cette visite, il pose de la première pierre de l'usine de traitement de poisson[379].

Au plan commercial, les "Armazem *do povo"* (magasins du peuple) sont créés par le PAIGC en 1964. Les paysans y apportent les surplus de leur récolte et y trouvent en échange des produits importés. A cette époque, l'argent n'existe pas dans le maquis, c'est donc le système du troc qui est utilisé dans les échanges. Les magasins du peuple se développent lorsque la principale maison de commerce portugaise *"Casa Gouveia"* cesse ses activités en Guinée-Bissau. Dès lors, les *"Armazem do Povo"* reprennent toutes les succursales laissées par la compagnie commerciale portugaise, ce qui donne le monopole des importations des produits de première nécessité à la société anonyme *Armazem do povo"*.

Dans le domaine de l'industrie, tout est à refaire. La principale entreprise portugaise, *"Companha Uniao Fabril"* dispose de quelques usines dans le pays : des scieries, des savonneries, et des huileries. Il y a également plusieurs brasseries créées pour approvisionner l'armée portugaise en boissons, alcools et spiritueux. Mais l'industrialisation suppose l'augmentation des sources d'énergie, d'où la construction d'une centrale thermique à Bissau. Des études sont également menées par des experts russes et suédois pour la construction d'une centrale hydroélectrique sur le Rio Corrubal dans le sud-est du pays. Dans une note du 25 juin 1975, le Commissariat à l'industrie dresse une liste des projets d'industrialisation réalisés dans l'immédiat. Leur financement provient de concours extérieurs, mais aussi d'un impôt national de reconstruction de l'industrie, créé par la loi du 3 mai 1975, qui impose de prélever 1 % sur les revenus des salariés et de 1 à 3 % sur les chiffres d'affaire des entreprises[380].

Au niveau de l'habitat, des populations pauvres et de la lutte contre l'habitat irrégulier, un projet d'aide à l'auto-construction est mis en œuvre à Antula en 1978. Antula est la nouvelle zone choisie par les autorités pour l'extension de la ville de Bissau. Au départ, 12 maisons sont construites avec la technologie de terre stabilisée, mais il y a également quelques logements préfabriqués en bois d'origine russe communément appelés à Bissau "*casa de madeira"* (maisons en bois). Aujourd'hui, il ne reste que deux de ces habitations sur le site et elles risquent même de disparaître sous l'effet de la modernisation.

En 1981, le plan directeur de 1976 est révisé dans le cadre du plan quadriennal de Bissau et en liaison avec le plan d'assainissement de la ville. L'aéroport qui porte aujourd'hui le nom d'Osvaldo Vieira (anciennement Bissalanca) est équipé en 1983 d'une vraie piste d'atterrissage. Grâce à la

[379] « *Un pays africain peu connu : la Guinée-Bissau* », *in Europe Outre-mer*, n°565, juin 1977, bII 4°76, ANS, pp.25-29.
[380] Le Père J.R, (B), *art.cit*, pp. 11-17.

coopération hollandaise, un projet de restructuration des quartiers de Bissau voit le jour. En 1985, la première phase démarre avec la restructuration du vieux quartier de Mindara[381]. Cette politique de modernisation inaugurée par le régime, partisan d'un socialisme modéré, dans la plupart des grandes agglomérations du pays. Les populations rurales s'y installent en cherchant des lendemains meilleurs. Les données statistiques présentées dans le *Tableau 6*retracent l'évolution de la population de la ville de Bissau depuis 1950 à 2007. Ces statistiques montrent comment la démographie a augmenté de manière galopante au cours de cette période dans la ville capitale.

Tableau 6: Evolution démographique de la ville de Bissau de 1950 à 2007

Années	1950	1960	1970	1979	1991	2002	2007
Bissau (hbts)	17 321	25 524	68 242	109 214	195 389	305 686	400 000

(Source: Mendy, F, 2006, p. 128)

A travers ces données, on constate que la population de la ville a augmenté au fil des années de façon fulgurante. De 1950 à 2002, on a une évolution de 288 365 personnes, soit une augmentation de 1665 %. En 2007, la tendance continue et s'accentue, car de 2002 à 2007, la population augmente de 95 000 habitants. Cette hausse de la population à partir des années soixante s'explique par un certain nombre de facteurs. D'une part, il y a l'exode rural au début de la lutte des indépendances en 1959. Comme en Chine, la guerre de libération nationale en Guinée-Bissau s'organise depuis les campagnes, et pour bon nombre de villageois, la migration vers les villes est le seul moyen d'échapper au maquis qui les enrôlés de gré ou de force s'ils sont aptes à défendre la cause nationale.

D'autre part, le permis de circulation créé par l'autorité coloniale pour contrôler les déplacements des indigènes vers les grandes agglomérations est supprimé. Comme en Afrique du Sud durant l'apartheid, les populations doivent se munir d'un papier pour se déplacer. Jusqu'en 1960, les migrations intérieures, particulièrement vers la capitale, sont contrôlées par le système colonial, ce qui contribue à limiter l'exode rural massif vers Bissau à cette période. En troisième lieu, les importants investissements réalisés à Bissau au lendemain de l'indépendance dans le domaine industriel, la modernisation de la ville et la densification du tissu industriel offrent des d'emplois aux paysans qui souffrent du chômage au village.

Ce phénomène entraîne de profondes transformations du peuplement de Bissau. La population souche de la ville composée de Pépels se dilue dans un métissage du peuplement semi-urbain. Les 53,7 % de cette population de la périphérie sont constitués de non Pépels : Manjack, Mancagne,

[381] Mendy, (F), *op.cit*, p.94.

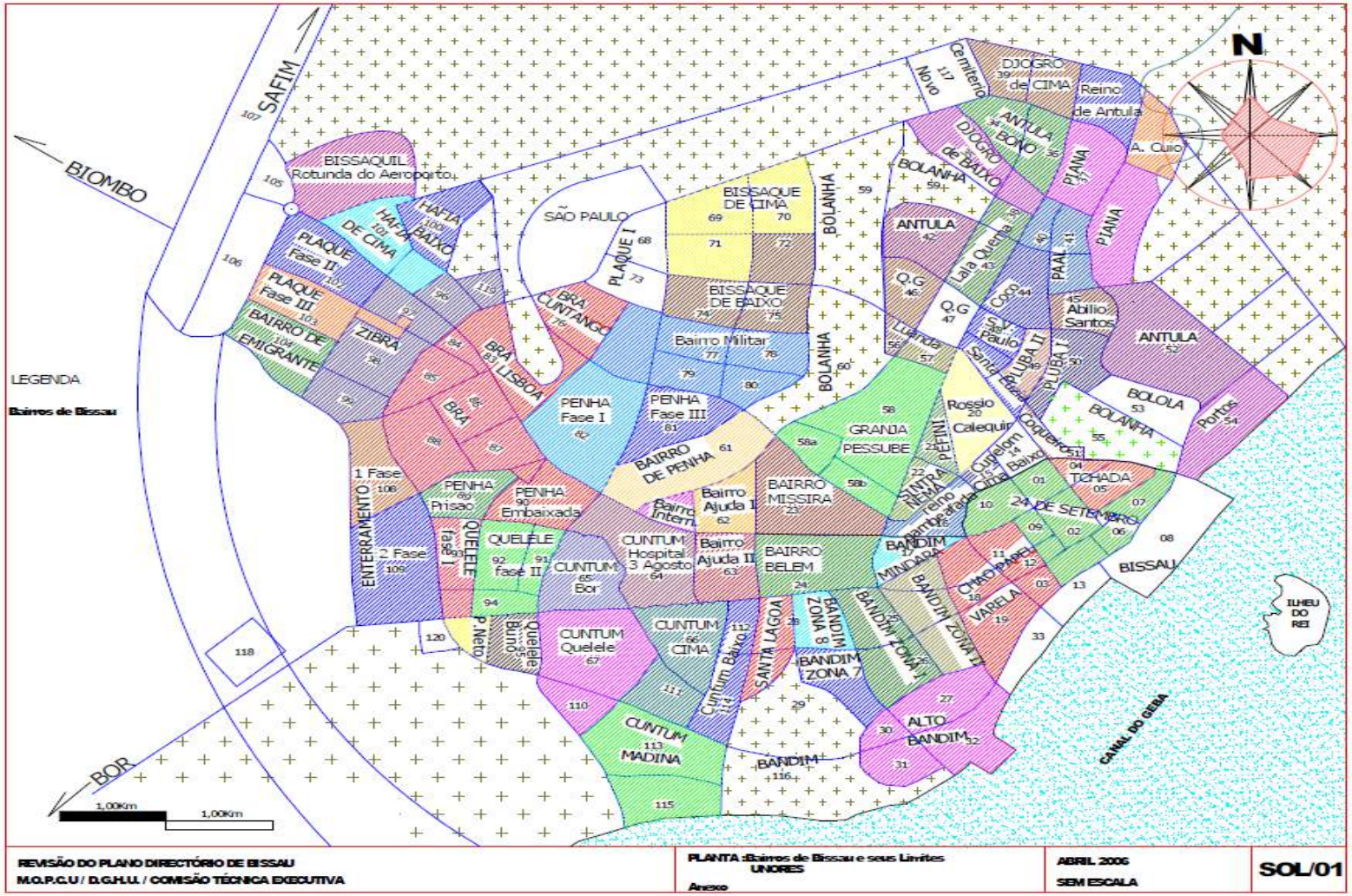
Mandingue, Peul, Biafada[382], Ballantes, et d'autres. Selon une boutade pépel, à la venue de ces ethnies à Bissau, le "*Réglo"* leur accorde des lopins de terre contre une tasse ou un litre de *''cana''*[383]. Petit à petit, ils s'implantent en faisant venir de leurs villages d'origine toute leur famille. L'habitat urbain commence à connaître un nouveau paysage, car les nouveaux venus amènent avec eux leurs habitudes, leurs modes d'occupation de l'espace. En plus des paillotes des Pépel, les nouveaux types d'habitats de ces villageois se répandent en ville. C'est le début d'une urbanisation galopante à Bissau.

Depuis sa fondation de la ville à nos jours, la ville de Bissau a connu de grandes transformations orchestrées par les différentes autorités coloniales ou post-coloniales dans l'espace urbain. Sous l'effet de l'urbanisation, le paysage de la ville change énormément notamment sous le régime du PAIGC avec la création de nouveaux quartiers.

La ville de Bissau se développe à partir de la côte-est, pour s'étendre vers l'ouest, le nord et le sud. Elle se déploie à partir du centre-ville dans le périmètre immédiat de la forteresse qui abrite le quartier Portugal, phagocytant les quartiers des autochtones pépel de Bandim et d'Antula. Aujourd'hui, la ville essaime dans les autres directions. Il se forme une conurbation entre la ville de Bissau et celle de Safim, qui s'explique par l'extension rapide de la capitale et l'occupation anarchique et incontrôlée de l'espace urbain composé de plus de 120 quartiers *(Carte 11)*. La plupart de ces quartiers n'obéissent pas aux normes de constructions *internationalement requises.*

[382] Mendy, (F), *op.cit*, p. 130.

[383] Alcool traditionnel distillé à base de jus de cajou.



Carte 11: Maillage urbain de la ville de Bissau en 2006

(Source : Câmara Municipal de Bissau, 2006)

A Bissau, la création des quartiers ne suit pas partout la même logique d'implantation. On distingue des quartiers réguliers et des quartiers irréguliers[384]. Si certains se sont installés par affinité, d'autres par contre se sont implantés par lien de parenté ou par relation. Il faut préciser que le mode d'occupation du sol à Bissau est différent sous la période coloniale comme sous l'ère des indépendances.

Sous la colonisation portugaise, les "*Regulo"* pépels qui disposent des terres, sont matés et leur pouvoir réduit au néant. Ils perdent toute initiative et sont assujettis aux lois urbanistiques coloniales. De fait, l'urbanisation portugaise est de loin meilleure que celle des autorités post-indépendantistes. Avec les indépendances, les *"Regulo"* survivent et retrouvent toute leur place dans la société. Ils ont un pouvoir de décision très influent. D'après le code de l'urbanisme, les terres en Guinée-Bissau appartiennent à l'État, mais dans la pratique elles sont à la merci des "*Regulo"* et ils peuvent en user sans rendre de compte à l'autorité. C'est d'ailleurs pour cette raison que les premières constructions des différents quartiers indigènes de Bissau ne respectent pas les normes urbanistiques primaires dans l'occupation et la gestion du sol.

La création des quartiers indigènes à Bissau répond à une certaine logique, certains quartiers sont formés à partir des villages préexistants des royaumes locaux pépel de Bandim et d'Antula. En raison de la proximité entre le quartier Bandim et la zone résidentielle européenne, la plupart des indigènes qui se rendent chez les *"touga"* (déformation locale de pour désigner les portugais) pour le négoce ou le travail domestique, s'y fixent pour être proches de leurs activités. D'autres quartiers voient le jour grâce à un individu qui s'installe en premier sur le site puis vend ou offre des parcelles de terre à ses proches, à ses amis ou à des tiers. Ainsi des familles autochtones vendent des terres héritées de leurs ancêtres, ces champs sont morcelés en parcelles avec ou sans l'aide de géomètre. De même, le *"Câmara Municipal"* procède, à plusieurs reprises, à des lotissements pour l'habitat, après avoir obtenu le terrain des mains des "*Regulados'"* ou des propriétaires le plus souvent pépels.

Depuis la période coloniale jusqu'à nos jours, les quartiers qui respectent les normes d'occupation de l'espace sont très peu nombreux. Parmi ces derniers, on peut citer entre autres quartiers le centre-ville, Chao de pépel, Santa Luzia, Bairro Ajuda I et II, São Vicente de Paulo, Q-G, Bairro International, ainsi que la zone d'Alto Bandim dans le quartier Bandim I. La plupart de ces quartiers sont lotis et urbanisés par les colons. A l'exception du quartier Bairro International et le quartier Sao Vicente de Paulo, tous les autres quartiers cités ci-dessus sont aménagés par le pouvoir

[384] C'est les quartiers dont leur implantation ou leur logique d'habitat n'obéit pas aux normes urbanistiques en particulier le morcellement par un géomètre assermenté, des quartiers où le minimum d'infrastructure et de services sociaux de base sont absents. Dans ces quartiers, on ne dispose ni titre foncier, ni lotissement, ni d'autorisation de construction. C'est tout le contraire des quartiers réguliers.

colonial portugais. Ils trouvent à Bissau une population autochtone pépel vivant dans des villages organisés en royaume.

Mais avec le développement des activités commerciales autour de la forteresse, d'autres populations venues de tous les coins du pays voire de l'étranger se joignent à elles en vue de développer leur négoce. A travers cette activité, ces populations locales échangent avec les commerçants portugais ou se mettent à leur service pour les travaux domestiques. Petit à petit se forme un noyau d'habitations africaines aux alentours des résidences des Européens. La densification de ce noyau laisse voir aujourd'hui une ville débordante dans toutes les directions. C'est ainsi que pour répondre à la très forte demande de logement, l'Etat bissau-guinéen met en place un nouveau Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) en 2008 *(Carte 12)* et prévoit d'aménager également une nouvelle zone périphérique d'habitation à Antula pour l'élargissement de la ville.

Carte 12: Plan directeur de la ville de Bissau en 2008
(Source : Câmara municipal de Bissau 2016)

L'observation du PDU montre une occupation d'un certain nombre de sites impropres à l'établissement humain. Il s'agit des zones basses et des zones humides protégées par la Convention de Ramsar. Cette occupation de portion de terre non *"aedificandi"* prend de plus en plus d'ampleur à Bissau. Le secteur secondaire est presque mort. Le secteur tertiaire en est encore à ses balbutiements. Enfin, comme tout processus d'urbanisation, le secteur primaire est en train de reculer. Finalement le secteur informel reste la seule alternative pour la population de Bissau en quête d'emploi. Aujourd'hui, en se développant, il pose un problème d'occupation de l'espace. Très importants en nombre, les ateliers s'installent un peu partout dans les habitations et les parcelles inoccupées. Ceux qui se sont installés correctement ne se trouvent qu'en ville[385]. La partie bleue qu'on voit en haut à droite du PDU représente le projet de l'État pour étendre la ville. Cela montre à quel point le poids démographique de la ville est en passe d'étouffer la capitale qui n'arrive plus à contenir la population dans ses limites. Cette extension résulte d'une forte volonté politique de l'État à répondre à une forte demande d'habitat des populations.

Conclusion

L'évolution de la vie politique de la Guinée-Bissau est marquée par une série de crises économiques et d'instabilité des institutions, qui n'offrent pas d'opportunité de développement durable harmonieux de la capitale bissau-guinéenne. Le pays connaît depuis son indépendance de rares périodes d'accalmie qui pourrait le lancer vers le développement.

Aujourd'hui, la pauvreté s'est installée dans les foyers malgré les nombreux efforts du gouvernement de José Mario Vaz. Le manque d'infrastructures et de services sociaux de base est visible à tous les niveaux. Les efforts déjà fournis dans le secteur de l'assainissement, du transport, de la santé, de l'éducation, de l'approvisionnement en eau courante et de l'électricité sont louables mais ne suffisent pas pour mettre la ville de Bissau sur les rails. L'érection à la magistrature suprême d'Umaro Sissoco Embalo en décembre 2019 est un véritable signe d'espoir pour remettre le pays sur une dynamique de développement harmonieuse et durable.

[385] Mendy, (F), *op.cit*, p. 251.

Chapitre 10: Urbanisation et description de la situation urbaine actuelle à Bissau

Introduction

Comme dans toutes les villes en Afrique subsahariennes, Bissau fait l'objet d'une urbanisation galopante caractérisée par une extension du tissu urbain. Contrairement aux pays africains qui ont connu ce phénomène depuis très longtemps, l'urbanisation en Guinée-Bissau est récente. Cela est dû d'abord au fait que le système colonial portugais contrôle la circulation des personnes dans le territoire en particulier vers les grandes villes comme Cachéu, Bolama, ou Bissau et également à son accession tardive à la souveraineté nationale. Aujourd'hui, la ville capitale Bissau commence une phase d'urbanisation qui atteint des proportions inquiétantes. Entre 1979 et 1991, le taux d'urbanisation est passé de 12 % à 31 %. Il était de 39,58 % à 2009 et se situe aujourd'hui à 48,5 %[386]. Ces quatre dates sont des repères dans l'évolution démographique du pays, car depuis son indépendance à nos jours, la Guinée-Bissau a connu trois recensements généraux de sa population et de l'habitat. La première date de 1979, le second est réalisé en 1991 et la troisième date de 2009.

La maîtrise du développement économique d'un pays passe nécessairement par la maîtrise de sa situation démographique actuelle et future tant du point de vue de son effectif que de sa structure par âge et par sexe, mais aussi de ses caractéristiques socioculturelles et économiques. Cette évidence est confirmée en 1974 à la Conférence de Bucarest sur la Population où l'interdépendance entre croissance démographique et croissance économique ne saurait se démarquer de la démographie et toute évolution démographique induit des conséquences socio-économiques[387]. Ce fort taux d'urbanisation trouve son origine dans l'exode rural qui a été massif d'abord durant la période de la guerre d'indépendance, mais aussi dans les années 70 avec la crise du monde rural. Les vagues de sécheresse qui se sont abattues en Afrique subsaharienne frappent de plein fouet les campagnes bissau-guinéennes. Cela provoque la salinisation des rizières et cette culture vivrière recule au profit de la noix de cajou, principale ressource économique du pays. La conséquence en est le gonflement des effectifs dans les zones urbaines. En outre, le centralisme des villes accentue cet exode rural massif. En effet, les infrastructures socio-économiques et les services sont principalement concentrés à Bissau.

L'accroissement naturel très soutenu de la Guinée-Bissau, notamment dans les grandes villes, est également une des causes de la forte urbanisation. L'indice de fécondité atteint 5,01 enfants/femme en 2014. La couverture médicale étant meilleure en ville, les taux de natalité y sont plus élevés et ceux des décès plus bas. La ville de Bissau accueille également le plus de monde à cause de son poids

[386] Jeune Afrique, 30 Octobre 2019.

[387] Projection démographique en Guinée Bissau 2009-2030, Instituto Nacional de Estatistica, Observatoire Economique et Statistique d'Afrique Subsaharienne, Bissau, 2013, p. 5.

économique supérieur aux autres agglomérations du pays. Cette situation se répercute sur le maillage urbain avec une forte demande de logements qui va voir émerger de nouveaux quartiers. Cela accroît la superficie de l'espace bâti avec une occupation du sol revue à la hausse au fil des années.

1. Changement dans l'occupation du sol en 2009

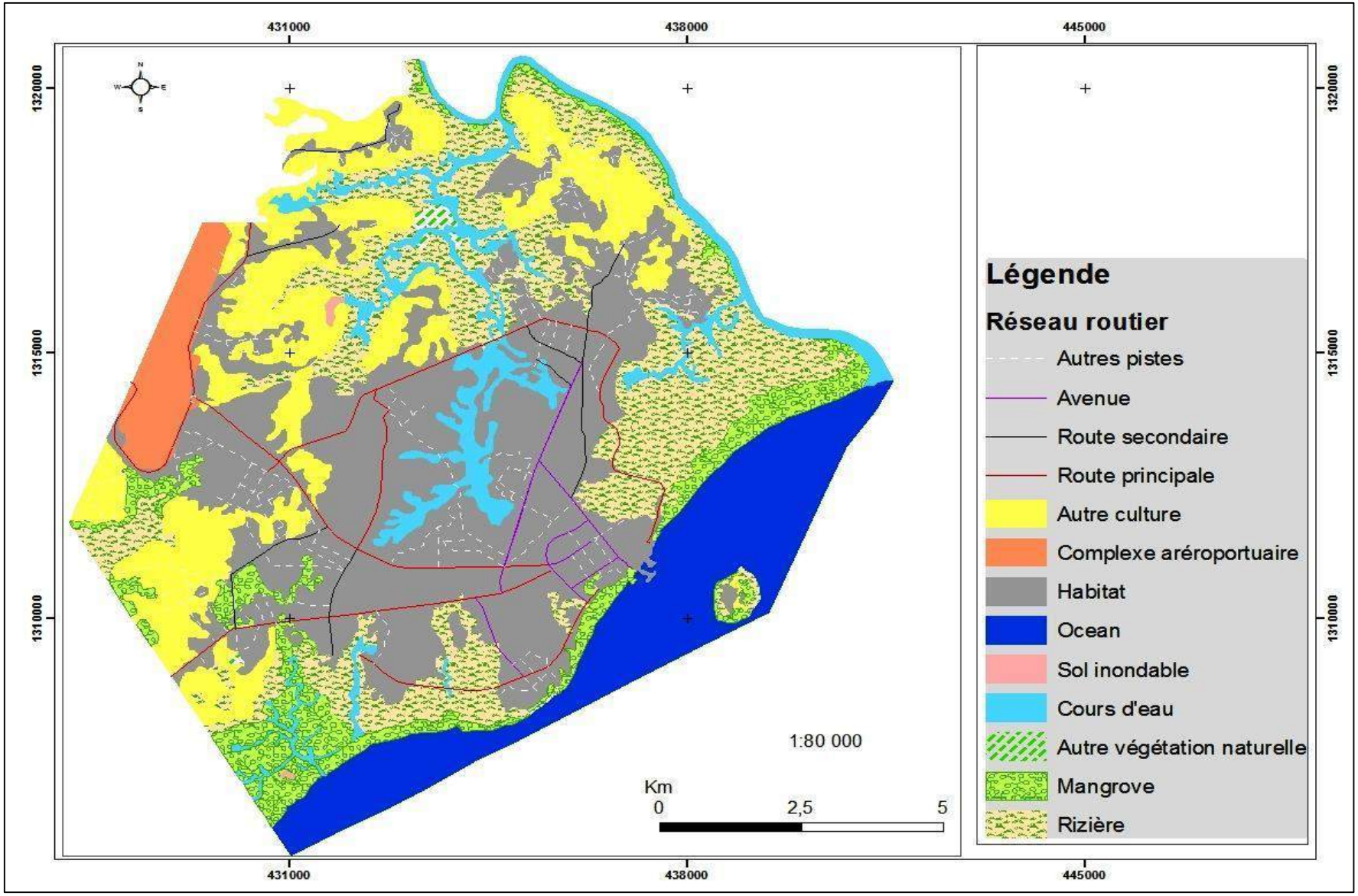
En comparant la *Carte 15* de la surface bâtie en 2009 et la *Carte **11*** de l'occupation du sol à Bissau en 1967 établie par François Mendy, on constate que depuis le noyau de départ en 1776, la ville de Bissau s'est beaucoup étendue au cours des années. En termes d'habitat, l'espace bâti est passé de 110 ha en 1776 à 4 534 ha en 2009, soit une augmentation de 4 424 ha en 233 ans. Le *Tableau 7* montrant la progression de la surface bâtie de Bissau illustre ce fait.

Tableau 7: Progression de l'espace bâti de Bissau de 1776 à 2009

Années	Surfaces bâties (en ha)
1776	110
1952	299,96
1967	616,75
2004	3643
2009	4923

(Source : Calcul à partir des données de l'évolution du bâti à Bissau de François Mendy, actualisées par Gomis, E.N, 2017)

En 2009, la surface bâtie occupait une superficie de 4 923 ha. Cette surface bâtie en 2009 est concentrée au centre de la côte est, et à l'extrême nord-est s'est densifié au fil des années. On note aussi, depuis 2008, un projet latent d'extension de la ville vers le nord-est dans la zone d'Antula *(Carte 12)*. Les surfaces cultivées représentent 4 650 ha dont 2 500 ha de rizières et 2 155 ha pour les autres cultures. Elles se tournent essentiellement vers la côte, dans la zone de contact avec la mangrove. Les zones humides en particulier les sols inondables, la mangrove et les cours d'eau couvrent respectivement 13 ha, 975 ha et 881 ha. Cette dynamique de l'occupation du sol est lisible à travers la *Carte 13* de la surface bâtie en 2009.



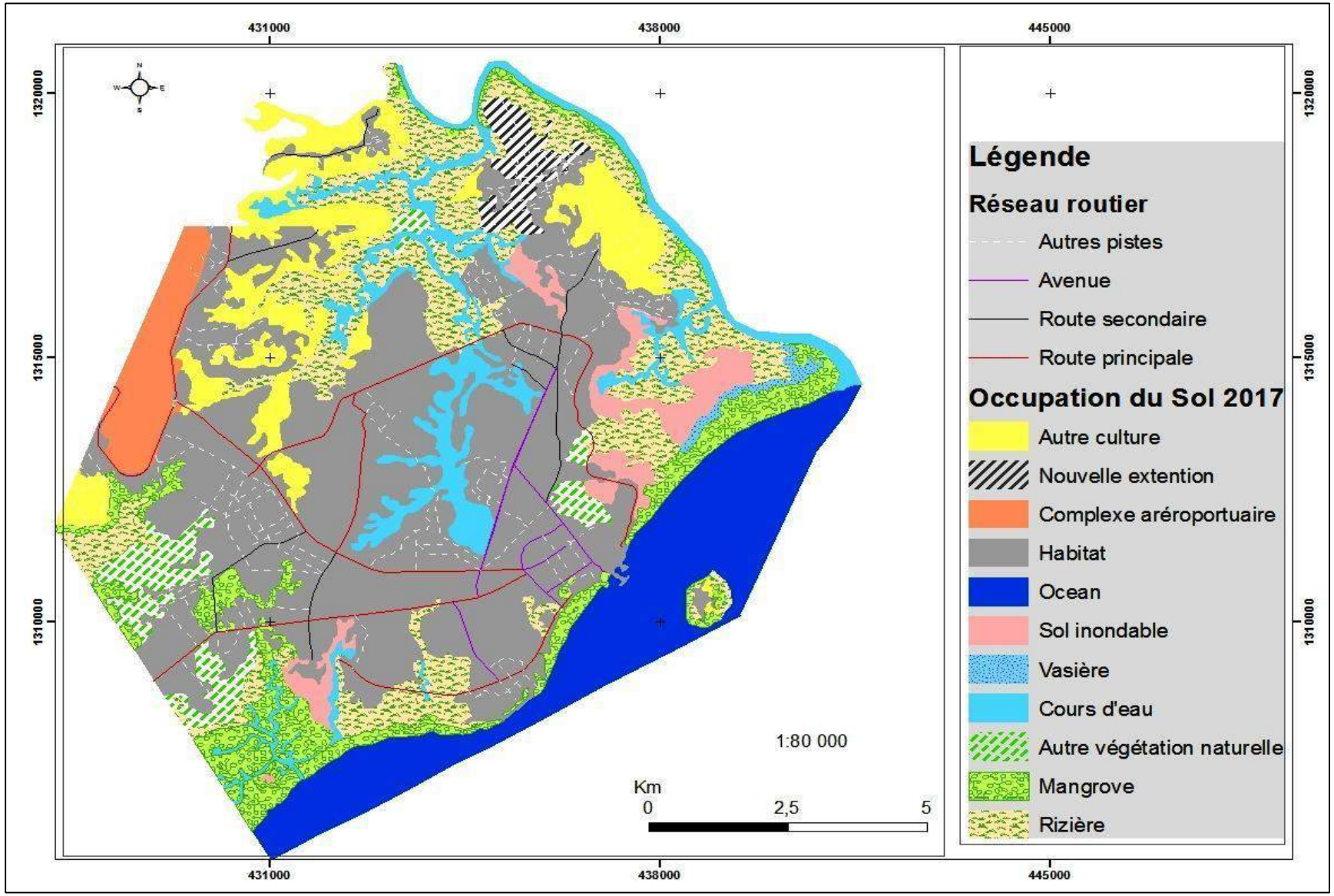
Carte 13: La surface bâtie en 2009

(Source : Gomis, E.N, 2017)

Il suffit d'observer la progression des limites de ville vers le nord-est et le sud-est pour se rendre compte de l'extension du tissu urbain. Le centre s'élargit de part et d'autre de l'avenue du 14 novembre. Des quartiers comme Quelele, Penha, Plack 1, Psaque, Empacha, Sao Paolo continuent leur progression en se densifiant davantage.

2. L'occupation du sol de Bissau en 2017

De 4 923 ha en 2009, la surface bâtie est passée à 5 504 ha en 2017 soit une hausse de 581 ha en 8 ans. Cette augmentation fulgurante de la surface bâtie se traduit par une baisse considérable des zones de cultures et des zones humides. Entre 2009 et 2017, les zones de cultures (rizières) et des zones humides de la ville de Bissau connaissent une baisse respective de 1 018 ha et 693 ha. Cette baisse est également notée au niveau de l'écosystème de mangrove avec une perte de 9 ha *(Carte 14)*.



Carte 14: L'occupation du sol à Bissau en 2017

(Source : Gomis, E.N, 2017)

La mangrove, un écosystème très riche tant au niveau de sa composition qu'au niveau des ressources qu'elle possède, remplit de nombreuses fonctions qui suscitent un intérêt particulier pour les communautés de la ville de Bissau. Ainsi, la mangrove remplit la fonction naturelle (lieu de reproduction et d'alimentation de nombreuses espèces animales et végétales), la fonction de protection du littoral (contre l'agression de la houle et des tempêtes), la séquestration du carbone, un rôle économique (biens et services à forte valeur monétaire pour les populations riveraine) ; le rôle social (utilisation du bois pour la cuisine et pour les constructions), etc. Ainsi en atteste *Figure 13* qui illustre les principales fonctions de la mangrove.

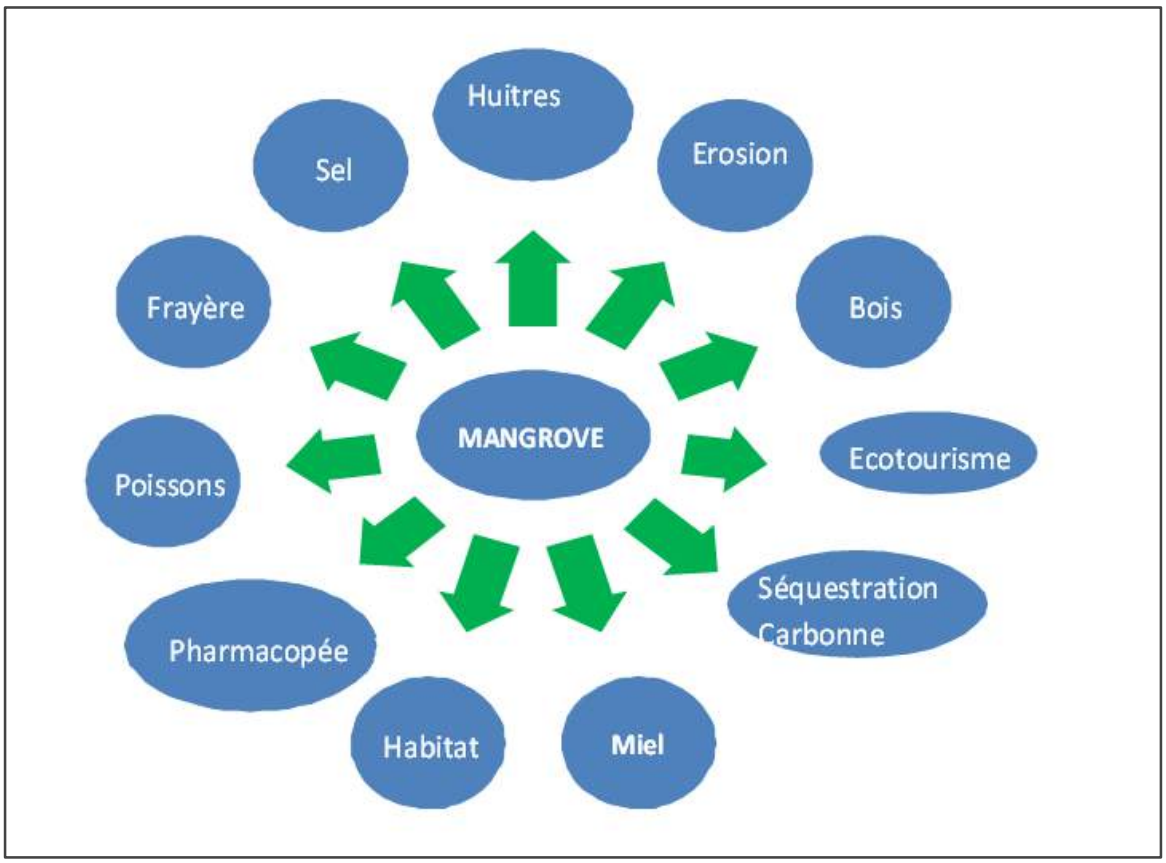


Figure 13: Les principales fonctions de la mangrove
(Source : Gomis, E.N, 2017)

Quant aux zones humides, elles sont vitales pour la survie des communautés de Bissau du fait des avantages infinis et les services éco-systémiques qu'elles procurent à la population. Elles permettent de lutter contre les inondations en recevant les eaux de ruissellement dans la ville, elles permettent de recharger les nappes phréatiques (réservoir tampon entre la nappe et les rivières), elles assurent l'épuration de l'eau ce qui explique la présence de nombreux puits à Bissau pour répondre aux besoins de consommation d'eau douce pour les tâches ménagères, elles assurent la protection des sols (ralentissement de l'écoulement, stabilisation du transport de la terre et protection contre l'érosion), elle sert de refuge pour les espèces animales (habitat et nourriture).

L'agriculture périurbaine repose principalement sur la riziculture, dont la fonction principale est alimentaire *(Photo 6).* Pourtant, la rapide croissance urbaine de la ville de Bissau entraîne le déclin continu des surfaces des zones cultivables, des zones humides et des mangroves. Par conséquent, les nombreux services éco-systémiques que ces espaces apportent aux populations sont aujourd'hui compromis.

Photo 6: L'agriculture péri-urbaine de subsistance au pied des habitations dans le quartier de Cuntum Madina à Bissau
(Source : Gomis, E.N, 2017)

L'étalement urbain de Bissau est nourri par la déprise agricole provoquée par les difficultés de la pratique de l'activité. La crise alimentaire de 2008 et ses émeutes de la faim, remettent au goût du jour le rêve d'autosuffisance et de sécurité alimentaire. En Afrique, les politiques agricoles se sont consacrées depuis les indépendances, comme à l'époque coloniale, sur le développement des cultures d'exportation au détriment des cultures vivrières. Ces politiques agricoles subissent un déficit d'investissement, accentué par les politiques d'ajustement structurel des années 80 imposées par les institutions de Bretton Woods (Banque mondiale et FMI) qui ont considérablement plombé les économies des pays du Sahel frappés par la sécheresse.

Le Sénégal, ainsi que l'ensemble des pays du Sahel ont été touchés par la sécheresse dans cette partie de l'Afrique dans les années 70. La conséquence de cette crise est l'austérité budgétaire qui limite l'investissement public, surtout dans l'agriculture. Outre cela, les facteurs de stagnation et les difficultés du secteur agricole sont liés aux effets du libéralisme prôné par l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). En effet, l'agriculteur africain est pénalisé par l'importation de produits agricoles, car il n'a pas le même niveau de compétitivité que ses homologues américains ou européens, protégés par des systèmes de subventions[388].

[388] Tounkara, (S), La valorisation des déchets organiques dans l'agriculture "péri-urbaine" à Dakar (Sénégal) : analyse d'une multi-fonctionnalité stratégique, Thèse de Doctorat, Université Jean Jaurès, Toulouse, 2015, p. 22.

A cela s'ajoute le problème de fractionnements des parcelles par la périurbanisation, les conflits fonciers entre citadins et ruraux provoqués par l'étalement urbain aux dépens de terres agricoles de l'espace rural. Dans la plupart des pays africains, la pression foncière est parfois doublée d'une insécurité foncière due au flou qui règne autour du statut foncier. La Guinée-Bissau n'échappe pas à cette réalité. Malgré l'existence d'un droit constitutionnel, le droit coutumier continue d'être appliqué : à Bissau, c'est la loi des chefs coutumiers (les *Réglo*) continue à prendre le dessus sur celle de l'État. Les terres sont accaparées par les chefs traditionnels qui paradoxalement sont encadrés par les autorités publiques, ce qui leur donne une certaine légitimité dans la gestion foncière.

Comme autres problèmes de l'agriculture périurbaine, il y a l'abandon de l'activité agricole par les jeunes, la spéculation foncière et l'augmentation d'une population urbaine à nourrir. L'extension urbaine ne cesse en effet de gagner du terrain sur l'espace environnant où généralement les agriculteurs sont dans une situation de pression et d'insécurité foncière. Non seulement, la croissance urbaine, à certains égards, soulève des questions sur la pérennité de l'activité agricole, mais il existe un flou autour de la propriété foncière pour ceux qui disposent des terres agricoles. La croissance démographique et urbaine exerce aussi une pression sur le foncier. Avec cette tendance, les besoins d'espaces agricoles et naturels seront de plus en plus aigus dans un futur proche.

Face au défi de l'autosuffisance alimentaire et aux problèmes de l'agriculture rurale, l'agriculture périurbaine est considérée comme une solution de sécurité alimentaire pour au moins une partie de la population urbaine. L'agriculture périurbaine à Bissau est fragilisée dans les périphéries sud-ouest, est et nord-est et doit réinventer sa place dans les nouvelles formes urbaines de Bissau.

Tableau 8 : Dynamique de l'occupation du sol à Bissau entre 2009 et 2017

Type d'occupation du sol	**Superficie en ha en 2009**	**Superficie en ha en 2017**	**Différence en ha entre 2009 et 2017**
Sol inondable	13	429	416
Autre végétation	30	431	401
Complexe aéroportuaire	389	389	0
Cours d'eau	881	938	57
Mangrove	975	966	- 9
Autre culture	2155	1137	- 1018
Rizière	2500	1807	- 693
Habitat	4534	5115	581
Nouvelle extension	0	211	211
Vasière	0	61	61

(Source : Données obtenus à partir de calculs de différentes valeures exprimées sur la dynamique de l'occupation du sol entre 2009 et 2017, Gomis, E.N, 2017)

Le *Tableau 8* récapitule la dynamique de l'occupation du sol entre 2009 et 2017 et montre l'ampleur des changements dans les quartiers périphériques du sud-ouest de la ville tels que : Penha Neto, Quelele Buno, Cuntum Quelele, Cuntum Madina, Enterramento Fase 2, Bandim Zona 7, Santa Lagoa, Alto Bandim. Le constat reste le même pour les quartiers situés à l'est de la ville comme : Porto, Bolonha, Bolola, Antula. Alors qu'au Nord de la ville les quartiers concernés par cette dynamique sont : Hafia Baixo, São Paolo, Bissaque de Cima, Bissaquil Rotunda do Aeroporto. A l'ouest on a les quartiers de Bairro de Emigrante, Zibra, et Enterramento Fase 1. Et enfin au nord-est surtout les quartiers de Piana, Antula Quio, Reino de Antula, Djogoro de Cima qui sont impactés par la progression du front urbain.

Conclusion

La problématique urbaine en Guinée-Bissau peut être posée sur le plan hiérarchique. Il y a une macrocéphalie dans l'armature urbaine du pays. La ville de Bissau regroupe près de 67,8 % de la population urbaine du pays. Cette situation n'est pas prête de changer, au contraire elle risque plutôt de s'accentuer comme ça a été le cas entre 2005 (63,8 %), 2010 (65,5 %), 2015 (66,6 %) et 2020 (67,8 %) malgré une politique de décentralisation menée par l'Etat. Le déséquilibre est énorme entre Bissau et les autres villes. Les infrastructures, les services et l'appareil administratif sont concentrés dans la capitale au détriment des autres villes. La logique coloniale est en train de se poursuivre : seule la capitale dispose d'une capacité de polarisation réelle. C'est la raison pour laquelle, la ville connaît aujourd'hui des difficultés dans un certain nombre de domaines, comme le logement, l'assainissement, la gestion des inondations, le transport, l'environnement, etc.

Loger les nouveaux arrivants (exode rural) et leur donner accès à l'eau et à l'assainissement reste un défi majeur à Bissau. Ce défi est particulièrement difficile à relever à Bissau où l'exode rural est massif, la croissance urbaine très forte et les ressources de la ville insuffisantes. L'un des enjeux pour la Guinée-Bissau en général, et la ville capitale de Bissau en particulier, consiste donc à freiner l'exode rural pour limiter l'expansion des bidonvilles qui accueillent aujourd'hui plus d'un milliard d'habitants dans le monde.

On constate aussi que la part de la population ayant accès à l'eau courante et à l'assainissement est très faible. Ce qui fait que l'accès à l'eau potable, la gestion des ordures, des eaux usées et des eaux pluviales, surtout pour parer aux inondations, restent des urgences que les pouvoirs publics doivent prendre à bras-le-corps.

Il y a également le problème de la congestion du trafic dans la capitale bissau-guinéenne, car les infrastructures de transport sont très insuffisantes. La Guinée-Bissau doit donc davantage développer le secteur du transport public pour des raisons sociales (une grande partie de la population n'a pas les moyens d'avoir un véhicule personnel) et environnementales (pollution liée à la circulation automobile). Les embouteillages ne sont pas très fréquents dans la ville et ceux-ci ne sont notés qu'aux heures de pointe.

Chapitre 11: Aménagement, gestion et expansion de la ville de Ziguinchor par les autorités coloniales et post-coloniales

Introduction

Ce chapitre apporte un éclairage sur le processus d'évolution de Ziguinchor depuis l'occupation française à nos jours. Conformément à la convention du 12 mai 1886 passée avec le Portugal, Ziguinchor revient exclusivement à la France. Délaissée par le Portugal, la bourgade de Ziguinchor revêt peu à peu des allures d'une ville à partir de l'implantation française en 1888. Ces derniers entreprennent de l'administrer et la transformer en profondeur en la dotant d'infrastructures qui changent son paysage. Dans ce chapitre j'essaie de retracer la trame historique de la ville depuis sa création jusqu'à nos jours en abordant la dynamique spatiale, son évolution et les politiques d'aménagement de l'époque coloniale et postcoloniale ainsi que leurs effets sur la morphologie urbaine.

1. Aménagement, gestion et évolution de la ville de Ziguinchor sous l'occupation française

De l'implantation française à nos jours, Ziguinchor connaît des politiques urbaines qui marquent fortement son histoire et se lisent à travers sa morphologie urbaine. Les politiques d'occupation territoriale enclenchées par les représentants français permettent tout au long de l'histoire de comprendre le caractère de la ville tournée dès l'origine vers son port. Ce qui fait qu'elle polarise toutes les possessions françaises de la Casamance naturelle et de sa périphérie. Ziguinchor porte l'économie de toute la région. Ce legs colonial est pérennisé par les autorités du Sénégal indépendant (depuis 1960) qui font de la ville la plus au sud du pays une destination touristique de choix même si dans les années quatre-vingt, cet élan est freiné par la situation d'insécurité à cause des mouvements de revendication d'indépendance menés par le MFDC.

L'attractivité de Ziguinchor est favorisée par la présence de certaines infrastructures qui ont permettent son désenclavement comme l'aéroport (le deuxième après celui de Dakar) et le port (deuxième du pays après celui de Dakar), mais aussi son riche patrimoine historique et culturel qui constitue des atouts majeur des tours opérateurs pour vendre la destination Sénégal.

2. 1.1. Dynamique de l'occupation spatiale et aménagement de la ville de Ziguinchor sous occupation française

Le "préside" de Ziguinchor connaît une évolution assez impressionnante depuis qu'il est sous l'occupation française. C'est sous leur impulsion que le village connaît des mutations significatives par une recomposition de son territoire. Pourtant, Ziguinchor par lui-même n'a pas la moindre valeur. Son étendue se réduit à quelques hectares de terrains incultes et défense militaire a de vieilles murailles enfoncées aux trois-quarts en terre[389]. Le paysage laisse voir un territoire entouré de rizières et une forêt de palmeraies. Il existe autour de cette ancienne bourgade portugaise, et sur une superficie d'environ 50 hectares, des champs de riz, bien dessinés, bien entretenus, ils témoignent de la civilisation et de l'activité principale de la population[390]. A l'intérieur des rizières, se trouvent les cimetières chrétiens. Le village est composé de paysans du groupe ethnique Bainouck qui vivent en harmonie jusqu'à ce que les Européens entreprennent de recomposer le terroir villageois en une zone d'influence économique.

La *Figure 14* qui représente la bourgade en 1888 résume la situation : un peu vers le nord à côté du fleuve Casamance, apparaît une aire aménagée par la puissance coloniale française. Progressivement, la bourgade change de visage en subissant des transformations modifiant son paysage. En 1888, Ziguinchor n'est qu'une bourgade délaissée par les Portugaises, dans un état délabré et insalubre. A cette époque-là, on dénombre une centaine d'habitations, très vastes, serrées et enfermées derrière une palissade en mauvais état. A l'extrémité occidentale se dresse le mât où flotte quelque temps auparavant le pavillon portugais ; l'église est en arrière sur une sorte de tertre et devant son portail se dresse une vieille croix en pierre. A l'extérieur est, un petit quai permet d'accoster par sept mètres d'eau. Tout près, se trouve un hangar long de 50 mètres recouvert de tuiles rouges *(Figure 14)*. C'est le magasin de la maison des frères Maurel et Prom[391].

On y trouve rarement des habitats confortables construits à l'européenne. Seules trois ou quatre habitations de commerçants sont bâties au style occidental ; le reste du village est composé d'habitations de style africain notamment des cases rectangulaires assez élevées, construites en pisé et recouvertes de chaume. Ces habitations sont bien conformes à l'esprit de la population gourmette. Ce ne sont pas encore des maisons. La fontaine de Boucotte, où les habitants vont puiser de l'eau de bonne qualité, se trouve à 500 mètres des habitations, à l'entrée d'une forêt de palmiers *(Figure 14). « C'est l'épanouissement de la végétation tropicale dans toute sa splendeur »*[392].

---

[389] Roche, (C), *op.cit*, p. 204.

[390] Capitaine Brosselard-Faidherbe, (H), Casamance et Mallacorée pénétration au Soudan, Paris, 1892, p. 17.

[391] Brosselard, (H), La Guinée portugaise et les possessions françaises voisines, Lille, 1889, p. 63.

[392] Capitaine Brosselard-Faidherbe, (H), *op.cit*, p. 17.

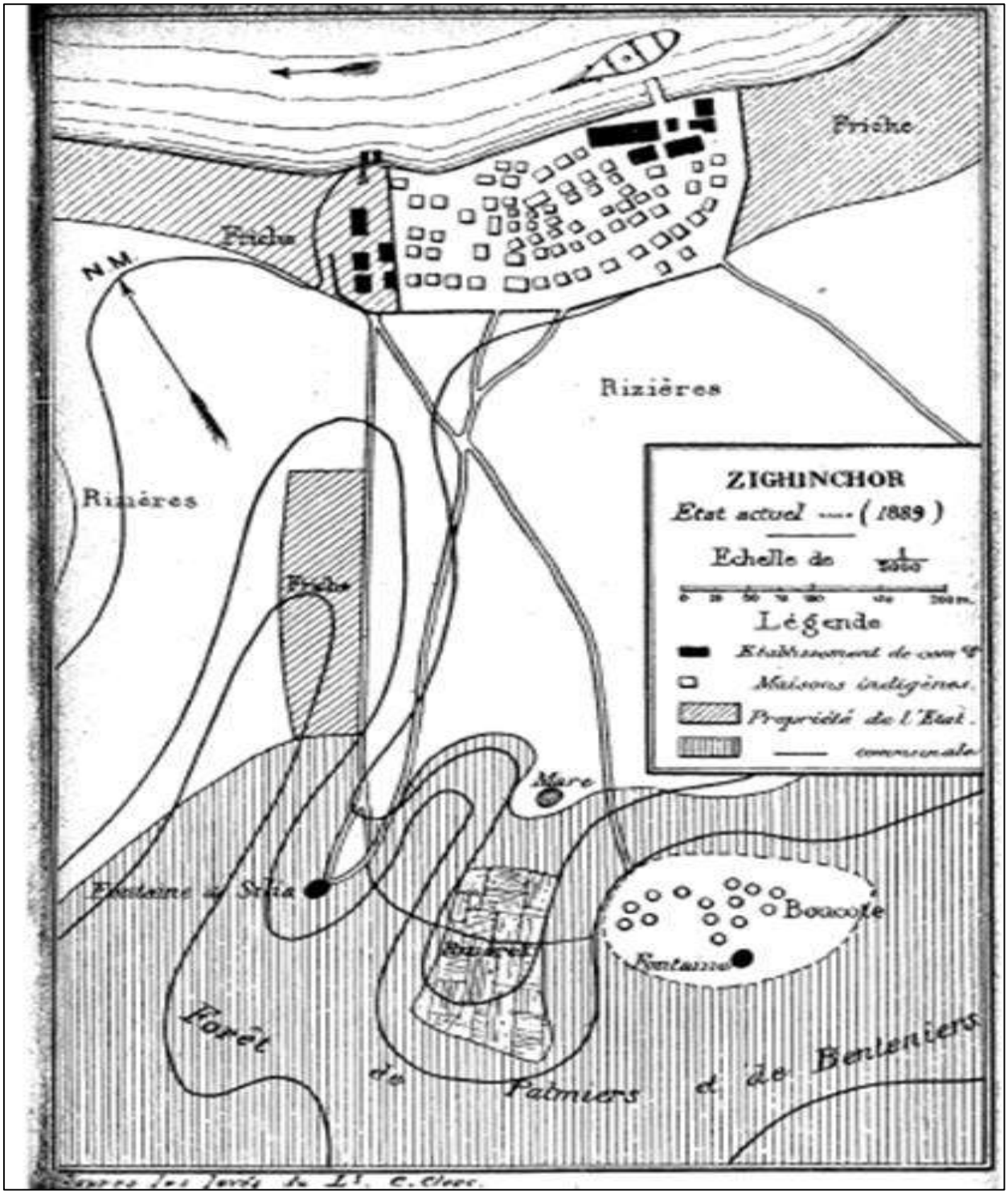


Figure 14: L'occupation du sol à Ziguinchor en 1888

(Source : Levés du Lieutenant Clerc, Brosselard, H, La Guinée portugaise et les possessions françaises voisines, p. 29)

La transformation de l'espace habité est une chose très importante dans la logique de l'occupation coloniale. Elle répond à différents besoins, économiques d'abord, stratégiques et symboliques ensuite. Quels que soient les arguments qui justifient ces actions, elles sont toujours traversées par les questions d'hygiène et sanitaire. C'est pour cette raison que dès l'origine de l'implantation française à Ziguinchor, l'administration organise et aménage l'espace. Les maladies

contre lesquelles les médecins ne savent pas lutter, présentes quelques décennies plutôt dans d'autres possessions françaises de la colonie du Sénégal (Dakar, Saint-Louis ou Gorée), alertent les autorités de Ziguinchor.

En 1830, la fièvre jaune provoque la mort du tiers des 150 Européens présents à Gorée. Les épidémies de fièvre jaune sont particulièrement meurtrières pendant la saison des pluies, où les moustiques abondent. Le paludisme, endémique dans la région, apporte aussi sa contribution à l'insalubrité. Les Européens sont encore particulièrement touchés par la fièvre pernicieuse qui engendre des gastro-entérites et des encéphalites. Et l'on peut encore citer les hépatites, le typhus, la syphilis, le scorbut...[393].

Ainsi, un des principaux points qui tient à cœur à l'administration coloniale à Ziguinchor est l'assainissement du village, d'autant plus que les Portugais n'ont rien entrepris dans ce sens. Il faut donc que les Français rendent le comptoir plus ou moins vivable et aussi attrayant pour faciliter les activités de commerce. La prise en main de Ziguinchor par les autorités coloniales françaises rejoint dans ces grandes lignes le rapport Calvé rédigé en 1824 à l'intention du gouverneur de la colonie de Saint-Louis, le Baron Roger. Ce rapport sert d'une part à corriger la représentation négative des colonies, notamment l'idée que l'Afrique est ‘’un tombeau à Blancs’’, mais aussi à détruire l’image irrationnelle de cette situation en identifiant les réelles causes de la surmortalité de la population européenne à Saint-Louis. Il cherche à associer, de manière raisonnée, l'hygiène aux particularismes de l'établissement[394]. Dès 1795, le gouverneur Blanchot ordonne aux Mairies dans toutes les colonies le nettoyage des habitations. En 1807, un arrêté visant à réglementer la propreté des rues est promulgué.

« ... Le commandant en chef par intérim considérant qu'il importe essentiellement à la salubrité de l'île de prendre les moyens les plus efficaces pour maintenir la propreté des rues et particulièrement de celles de l'Est et de l'Ouest qui jusqu'à ce moment ont toujours été obstruées par des amas d'ordures de tous les genres dont les exhalations fétides peuvent bien être une des principales causes de maladies...

Article 1: il est expressément défendu à tout individu de jeter dans les rues les ordures qui proviennent des maisons et des tapas.

Article 2: elles devront être toujours portées à la rivière et jetées le plus loin qu'il sera possible afin que le ressac ne les repousse pas à terre.

[393] Sinou, (A), *op.cit*, p. 91.

[394] ANS, AOF, 3 G3, Calvé, Mémoire sur la topographie de la ville de Saint-Louis, 1824.

Article 3: les nègres et les négresses qui sont dans l'habitude d'aller pour leurs besoins au bord de la rivière, auront soin de s'avancer dans l'eau, de manière à ne point salir le bout des rues... ».

En 1822, un nouvel arrêté renforce ces mesures, difficilement applicables en pratique. Il est complété en 1824 par un texte interdisant la divagation des bêtes à cornes dans les rues : les animaux doivent être enfermés dans des enclos[395]. L'explorateur Galibert, premier administrateur français de Ziguinchor, a donc fort à faire : isolé au milieu d'une population hostile, dans un site malsain à cause des eaux stagnantes des rizières toutes proches, il a besoin de toute son énergie physique et morale pour supporter la tâche délicate qui lui est confiée[396]. Ainsi, reprenant la réglementation métropolitaine appliquée dans les autres territoires sous tutelle française en Afrique, il décide d'assainir le village et prie les habitants de nettoyer les rues, de balayer leurs devants de porte, d'attacher les porcs à des pieux, sous peine d'amende. La clôture qui entoure le village est abattue pour permettre une meilleure aération. Le début de l'agrandissement du bourg change peu à peu de visage sur tous les plans.

Un service de voirie est constitué. Mais très vite, la logique de restructuration déclenchée par l'administration coloniale se heurte à de vives résistances de la part des familles métissées, les principales privilégiées de Ziguinchor. Les Français ont beaucoup de difficultés avec les notables créoles. Galibert rencontre de grandes difficultés lorsqu'il crée un État Civil et surtout un Cadastre pour le recensement de la population ainsi que les propriétaires des rizières qui entourent le village. Les dignitaires métis s'opposent à son autorité et il en fait emprisonner quelques-uns pour mener à bien sa mission. En 1901, un incident éclate à Ziguinchor au moment de la mise en vigueur de l'arrêté interdisant de cultiver les champs en rizières. Le gouverneur-général avait approuvé un arrêté interdisant de cultiver les champs en rizière à moins de 200 mètres du village. Cela a suscité des réactions de la part des populations, notamment des métis qui estiment que leurs intérêts sont menacés.

Les protestations auprès du capitaine gouverneur de Sédhiou ne changent pas cette décision car il juge lui-aussi la mesure indispensable pour assurer la salubrité et la santé des populations européennes du quartier Escale. En effet, l'insalubrité du village et la prolifération de nombreuses maladies tropicales comme le paludisme est provoqué par les inondations, il en résulte une humidité constante. En 1901, Ziguinchor est inondé toute la durée de l'hivernage par l'eau des rizières. Les eaux stagnantes qui entourent le village sont de véritables nids à moustiques. Aussi, les terres, les autorités promeuvent de nouveaux types de cultures comme l'arachide, le mil, le maïs. Mais les

[395] Sinou, (A), *op.cit*, p. 95.
[396] Roche, (C), *op.cit*, p. 306.

familles métisses n'y voient aucun intérêt[397]. Les craintes de la classe privilégiée qui possède entièrement Ziguinchor avec les esclaves de case et de rizières sont amplement fondées[398]. Avec l'implantation effective de l'administration française en 1888, le pouvoir des familles métisses disparaît, elles sont marginalisées et désormais remplacées par les administrateurs et les commerçants français.

Dès lors, le pouvoir colonial par le biais de ces représentants s'attache à transformer l'espace villageois en un cadre de travail, un pôle économique, en une nouvelle ville. Très vite, faute de place, les bâtiments commerciaux débordent le village à l'est où entrepôts et boutiques sont de simples constructions en banco donnant vers le fleuve, sur des wharfs en tronc de rônier. Ainsi se forme petit à petit le futur quartier Escale avec deux axes principaux : un axe qui longe le fleuve, la future rue du commerce ; et un axe perpendiculaire au fleuve, la future rue Javeline. Le premier plan connu de Ziguinchor date de 1902, établi par le Lieutenant Lambin, Commandant du Cercle de Casamance. La dynamique spatiale de Ziguinchor, tout comme celle des villes coloniales, est fortement marquée par des phases d'expulsion et de relogement.

A la fin des années 1950 par exemple, Dakar connaît des séries d'expulsions avec démantèlements massifs dont le quartier Ndondi (actuelle place de l'Obélisque) par les autorités coloniales, suivie de la création de nouvelles zones résidentielles telles que Pikine, Guédiawaye, Grand Dakar, Médina, Grand-Yoff. Ces vagues de déplacements sont organisées par les autorités coloniales pour séparer le plateau européen du quartier indigène de la Médina[399] pour restructurer et rénover la ville de Dakar. Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, la population de Dakar augmente à un rythme auquel la ville n'est pas préparée. Le plateau est de plus en plus menacé par le surpeuplement de la Médina. L'état d'insalubrité où se trouvent le quartier et les bidonvilles tout autour, inquiètent les autorités françaises de Dakar. Elles préconisent que ces bidonvilles soient rasés afin d'y reconstruire des quartiers modernes, des bâtiments publics, des écoles et des routes. Grand-Dakar est alors créé pour étendre de la ville, mais très vite il se densifie et il devient nécessaire de chasser une partie des habitants pour rénover l'intérieur de la ville de Dakar, puis les autorités créent de nouveaux quartiers comme Pikine[400].

Cette même logique de ségrégation socio-résidentielle justifie la création des quartiers comme Santhiaba et Boudody à Ziguinchor. Pour rassembler toutes les populations de la Casamance, le site

---

[397] ANS, 2 G 2, Rapport trimestriel d'ensemble, Cercle de Ziguinchor, Sénégal, 1902.

[398] Trincaz, (P.X), op.cit, p. 41.

[399] La Médina est l'un des premiers quartiers indigène qui voit le jour en 1914 suite à l'épidémie de Peste à Dakar. Et pour des soucis d'hygiène et de risques de contamination, le pouvoir coloniale français recase les indigènes de la ville de Dakar dans ce quartier qui est séparé du plateau par une zone tampon non *aedificandi.*

[400] Coly, (M.G), Changements climatiques et Migrations dans le Département de Pikine, Mémoire de Maîtrise, Département de Géographie, FLSH, UCAD, Dakar, 2009-2010, p. 33.

de Ziguinchor prévaut sur Sédhiou et Carabane. Avant l'annexion par la France de Ziguinchor, Sédhiou et Carabane sont les deux pôles commerciaux de la Casamance française, Sédhiou étant la capitale administrative et régionale et un bastion militaire. La France convoite Ziguinchor pour sa position très favorable au commerce entre Carabane et Sédhiou et aussi pour sa situation générale privilégiée aux confins des zones forestières et productrices. C'est à Ziguinchor que les commerçants préfèrent s'installer, plus précisément aux bords du fleuve, donc il faut en chasser les habitants anciens et les repousser vers l'intérieur des terres. Dès lors, le quartier européen Escale se démarque des quartiers indigènes. C'est pourquoi, en 1901, l'administration décide de lotir un village africain au sud, l'actuel quartier Santhiaba[401]. Le pouvoir colonial réorganise l'espace en fonction de ses intérêts, déplace massivement les populations et réorganise les terres pour mieux contrôler les populations et l'espace urbain. Petit à petit, du statut de bourgade qu'elle a sous l'occupation portugaise, Ziguinchor se transforme peu à peu en une véritable ville quadrillée à l'européenne. Les populations des bords du fleuve étant soumises, son activité portuaire s'intensifie.

Les rizières perdent peu à peu leur place, malgré des réticences au profit de la culture des oléagineux, comme l'arachide, introduite au Sénégal par le pouvoir colonial à partir de 1835. Cette culture se développe dans toute la Casamance et devient l'une des principales denrées d'exportation, comme le souligne l'administrateur de Ziguinchor en 1895 *« le développement économique est incontestable depuis notre arrivée, les procédés et les instruments de culture, encore bien primitifs, permettent aux populations laborieuses de la Basse Casamance et du Balantacounda surtout, de produire une quantité de riz et d'arachides, et d'exploiter les palmiers à huile (amandes et noix) les lianes à caoutchouc et les ruches qui y sont nombreux »*. La culture de l'arachide est encouragée par les maisons de commerce malgré les résistances des peuples, riziculteurs de Basse Casamance. *« Sous l'impulsion donnée par les résidents, les indigènes ont augmenté considérablement les surfaces cultivées en arachides. Les Balantacounda et la région sud de Ziguinchor commencent cette année à cultiver cette graine »*[402].

Le commerce avec la métropole devient la principale activité économique de la petite ville dans le but de servir au mieux les intérêts de la puissance coloniale française, négligeant totalement les intérêts des populations locales. Dès lors, le développement de la zone s'oriente vers son port : en 1892, la Compagnie Française de l'Afrique Occidentale (C.F.A.O), d'origine marseillaise, une des plus importantes maisons de commerce françaises s'installe à Ziguinchor. Il en est de même pour la

[401] Le quartier tire son nom du terme wolof "Sagnethe" qui pourrait signifier littéralement en français " ville neuve ou le chantier".

[402] Journal Officiel, *bulletin agricole*, octobre 1906.

Société Agricole de la Casamance (S.A.C) dirigée par un commerçant bordelais, M. Cusin, exploite les possibilités agricoles et sylvestres de la région[403].

A cette époque, avec quelques commerçants de Marseille, les commerçants de Bordeaux brassent la plus grande partie du commerce sénégalais et la vie économique du Sénégal se décide sur les bords de la Gironde. Des sociétés telles que Maurel et Prom, Chaumet, Buhan et Teisseire, Maurel Frères et Delmas, appartenant à des familles qui dominent le gros commerce français. Elles s'occupaient de l'exportation des arachides et de l'importation des biens de consommation à vendre aux Africains. Elles étendent leurs opérations à l'intérieur du Sénégal, et plus au sud, sur la côte guinéenne, avant la colonisation. Le Sénégal devient un entrepôt où les compagnies de commerces françaises stockent la gomme arabique, le caoutchouc, le coton et les arachides de l'intérieur qu'elles échangent contre des textiles anglais, du matériel allemand, du pétrole américain, des aliments et des articles français qu'elles transportent habituellement sur leurs navires. Elles croient fermement que l'Empire est leur chasse gardée ; l'Union Coloniale, une organisation que les compagnies de commerces aident à entretenir à Paris, s'assurent que le Ministère des Colonies comprend leur point de vue[404].

L'intensité des activités commerciales qui se développe à Ziguinchor transforme ce comptoir en un carrefour incontournable pour toute la Casamance naturelle et sa périphérie. Elle attire les populations casamançaises, et bien au-delà, de plus en plus nombreuses vivant pour la plupart des activités commerciales et portuaires. Les multiples opportunités économiques et commerciales qu'offre la Casamance à la fin du XIXe siècle, sont à l'origine de l'augmentation de sa population. Avec le renforcement du négoce, la population de Ziguinchor commence à s'accroître. Les populations de Guinée-Bissau voisine, surtout les Mandjack, passent la frontière pour récolter et vendre la gomme à caoutchouc. Très vite, l'ancien village devient trop petit, et malgré les efforts d'assainissement menés par l'administrateur Galibert, Ziguinchor ne présente pas les conditions nécessaires d'hygiène et de sécurité.

Pour éviter les incendies récurrents dans les habitations indigènes en paille, les autorités coloniales françaises transforment de plus en plus le paysage urbain traditionnel en ordonnant la construction en briques, dans les comptoirs de la colonie du Sénégal tels que Gorée, Dakar, Saint-Louis et Ziguinchor. A Saint-Louis par exemple, Elles font immédiatement construire une briqueterie pour les nouvelles constructions. Les autorités coloniales espèrent ainsi réduire les risques d'incendie et leur importance. Les maisons en briques aux toitures plates s'enflamment en effet moins facilement

[403] Trincaz, (P.X), op.cit, p. 41.

[404] *« L'Ascension de Blaise Diagne et le point de départ de la politique africaine au Sénégal »*, traduit de l'anglais par M.L.Heno. Notes africaines, I.F.A.N, Dakar, juillet 1972, (Centenaire de Blaise Diagne).

que les cases en paille et font fonction de pare-feu, notamment lorsqu'elles ont un étage. Elles répètent là encore une réglementation mise en application aux Antilles depuis 1800, après le grand incendie de Fort-de-France qui conduit l'administration à lutter contre les habitats de cases[405].

L'incitation ne suffit cependant pas pour modifier les usages. Aussi, en 1826, la question est abordée sous un autre angle. Le gouverneur, afin d'accroître les ressources de la colonie, propose d'instituer un impôt sur l'habitation ; pour favoriser la construction en brique, cet impôt ne concerne que les édifices en paille. Cet impôt ne tarde pas à susciter de vives réactions de la part des populations indigènes qui n'ont pas les moyens de s'offrir le luxe de construire en briques. En 1827, un violent incendie qui détruit plusieurs centaines de cases à Saint-Louis, fait ressurgir le débat. Certains membres du conseil d'administration proposent de créer un village réservé aux noire est interdite de résidence[406]. La même politique d'exclusion socio-résidentielle est appliquée à Ziguinchor par l'administration française, ce qui entraîne la création des quartiers indigènes de Santhiaba et de Boudody, alors que le quartier Escale est réservé exclusivement à la population européenne.

En 1890, le village de Ziguinchor est peuplé de 650 habitants. Le paysage est composé essentiellement de rizières et de groupes de cases entassées sur les rives du fleuve inscrites dans un rectangle de deux cent cinquante mètres sur cent. Malgré les premières mesures de salubrité décidées par Galibert, la saleté des concessions est toujours aussi répugnante. Séparées par des ruelles étroites, les cases en banco et toits de paille, construites sans aucun souci d'alignement, restent à la merci des incendies. En janvier 1893 un incendie détruit en une demi-heure soixante-dix cases sur soixante et onze[407]. Le feu part d'une cuisine dans une case en banco appartenant au traitant en caoutchouc Samuel Lisk, et ravage tout le village sauf les quatre magasins de pierre appartenant à la Compagnie française, à la Société Flers Exportation, à la Compagnie commerciale agricole de la Casamance et à la maison Lisk. Six cents personnes sont sinistrées, et la Commission coloniale, lors de sa séance du 22 mars 1893, leur accorde une somme de 1500 francs, répartie par les soins de l'administrateur de Basse Casamance et du chef de village, le Bainouk Gnamini dit Manuel Dia. Démunis de tout, de nombreux ziguinchorois se réfugient dans les villages voisins et la population diminue. 480 personnes sont recensées en 1894 dans le village en reconstruction[408].

Ce feu qui a entièrement détruit toutes les cases et paillotes en épargnant les maisons de commerce semble providentielle car il sert de prétexte à l'administration coloniale pour la création d'une nouvelle architecture urbaine capable de donner à la bourgade la dimension d'une ville. Cela

[405] Sinou, (A), *op.cit*, p. 161.
[406] Sinou, (A), *Ibidem*.
[407] ANS, 13G 470. Incendie de Ziguinchor.
[408] ANS, 13 G 477, Recensement de la population de Ziguinchor.

implique des aménagements et la création d'infrastructures plus adaptées à la géographie et au climat local. Ziguinchor apparaît dès lors comme pleine de promesses pour les commerçants de Saint-Louis, Gorée, Rufisque et Dakar et aussi aux aventuriers français venus chercher fortune aux colonies. Cela permet de confirmer son statut de capitale administrative, au détriment de Carabane et Sédhiou qui jusqu'alors jouaient ce rôle dans la zone.

3. 1.2. Evolution de l'occupation du sol à Ziguinchor de 1914 à 1950

1.2.1 Evolution du statut administratif de Ziguinchor

L'origine du nom de Ziguinchor est sujette à controverse. Parmi les nombreuses hypothèses avancées, la plus vraisemblable fait dériver Ziguinchor du mot *"Igiguichor"*. Les Banun ou Bainouck sont l'ethnie d'origine de Ziguinchor, au moment de l'arrivée des Portugais en 1645. De l'ère portugaise à nos jours, le comptoir de Ziguinchor connaît d'importantes mutations par rapport à son statut administratif au courant de son évolution. En 1641, le roi du Portugal Don Joao IV nomme Conçalo Gamboa Ayala Capitaine Général de Cachéu avec son règlement propre. Celui-ci créé en 1645 tour à tour les postes de Farim et Ziguinchor qui restent à l'état de gros village fortifié, escales sur la route nord-sud de rives de la Gambie au Rio. Après une période d'illusions des premiers explorateurs esclavagistes portugais qui voient dans la Casamance un nouvel Eldorado. Une terre où coulent le lait et le miel et où des bandes de noirs se laissent capturer pratiquement sans résistance. Ziguinchor à l'image de la décadence de l'aventure coloniale portugaise sombre dans une longue période de recul puis de stagnation.

La présence d'une population belliqueuse Diola, l'effondrement du Royaume Bainouk sous la poussée des Balante, les crises politiques incessantes au Portugal qui n'a plus les moyens de maintenir sous tutelle certaines de ses colonies, et surtout la concurrence de puissances étrangères notamment française et anglaise dans la zone, poussent la couronne portugaise de se désintéresser petit à petit de ce comptoir. Négligés par Lisbonne, la lointaine métropole, le comptoir est misérable et dépérit au fil des années. Il tombe sous la coupe des Français après la convention du 12 mai 1886 qui donne l'autorité réelle de la France sur Ziguinchor. A partir de 1888, lorsque l'implantation française devient effective à Ziguinchor, ils organisent la bourgade à l'image de leurs autres possessions de l'Afrique subsaharienne.

Le poste de Ziguinchor sert essentiellement de dépôt de vivres et d'escale fluviale aux Portugais qui possèdent plusieurs comptoirs dans le sud de l'actuel Sénégal et dans l'actuelle Guinée-Bissau. En 1907, le groupe de commerçants français implantés à Ziguinchor est suffisamment important pour obtenir la création d'une commune mixte. Un décret promulgué par le président de la République français le 18 décembre 1871 permet au gouverneur du Sénégal et ses dépendances de

créer des communes mixtes. Elles avaient un administrateur comme maire, et des conseils municipaux, en partie désignés et élus. La création des premières communes mixtes date de 1873 avec la création des communes de Gorée, Saint Louis, Rufisque et Dakar, les quatre communes dont les natifs jouissent du statut de citoyens français contrairement à ceux qui sont nés dans le reste du pays qui sont considérés comme des sujets. Ces villes jouissent du statut de commune de plein exercice. A partir de 1903, naissent les communes mixtes comme Louga, Tivaouane, Fatick, Thiès, Mékhé etc. En 1907, l'arrêté du 18 janvier 1907 du Gouverneur Général de l'AOF (Afrique Occidentale Française) donne le statut de commune mixte au comptoir de Ziguinchor. La même année, Carabane prend son rôle de capitale administrative de la Casamance. Deux ans plus tard, un arrêté du 1er juin 1909 divise la Casamance en deux cercles : le Cercle de la Haute Casamance avec Sédhiou pour résidence administrative et celui de la Basse Casamance dirigé par l'administrateur de Ziguinchor. Cela confère à Ziguinchor le statut de chef-lieu du cercle de Casamance[409].

C'est le 22 septembre 1909 que toute la Casamance est érigée en un seul Cercle divisé en 6 résidences dont celle de Ziguinchor. Un premier plan de lotissement est présenté en 1907 avant d'être mis au point définitivement en 1909. Son application sur le terrain commence entre 1910 et 1911 avec deux voies nouvelles au sud et à l'est formant le Boulevard d'isolement[410] (appelé la 54) et marque la limite entre l'Escale, le quartier européen, et les quartiers africains Santhiaba et Boucotte. La loi du 18 décembre 1956 fait de Ziguinchor une commune de plein exercice et une commune à statut spécial en 1970 avant de retrouver le plein exercice en 1996. A son accession à l'indépendance, le Sénégal opte pour une politique de décentralisation prudente, progressive et irréversible. Cette option a été confirmée au cours des différentes phases qui ont marqué cette politique. La première réforme majeure de 1972 pose l'acte précurseur de libertés locales plus affirmées, avec la création des communautés rurales, la promotion de la déconcentration et la régionalisation du plan. C'est dans ce contexte que le décret n°72-459 du 21 avril 1972 fixe les limites actuelles de la commune de Ziguinchor, qui couvre une superficie de 34 000 ha[411].

Cette politique de décentralisation obtient le soutien de plusieurs acteurs comme la Fondation allemande Konrad Adenauer (FKA) qui soutient l'État du Sénégal depuis plusieurs décennies dans sa politique de décentralisation et de développement local. Quelques années après la première initiative de décentralisation de l'État sénégalais et la création des communautés rurales, la FKA et ses partenaires commencent un ambitieux programme de formation des acteurs du développement local à la base. Ensuite sont élaborés les plans locaux de développement des 317 communautés rurales

[409] Trincaz, (P.X), *op.cit*, p. 43.

[410] Africaine d'Ingénierie du développement et de la formation, 2010.

[411] Evolution urbaine de Ziguinchor, villedeziguinchor.org/index.php/.../8-ma.../15-évolution-urbaine-de-ziguinchor, site consulté le 28 Décembre 2017.

d'alors, avant de passer, en 1994, à la phase de renforcement des capacités des élus locaux. Ainsi, les conseillers ruraux des zones d'interventions de la FKA et de la Direction de l'expansion rurale d'abord ont déjà une formation de base quand il s'agit de mettre en place la deuxième réforme de décentralisation, en 1996 avec le transfert de neuf compétences aux collectivités locales[412].

Cette deuxième réforme majeure, est réalisée en 1996 dans le souci d'accroître la proximité de l'Etat et la responsabilité des collectivités locales. Elle consacre en 1997 la régionalisation avec, notamment, l'érection de la région en collectivité locale, la création de communes d'arrondissements. La réforme de 1996 constitue un tournant décisif dans le processus sénégalais de décentralisation puisqu'elle modifie, fondamentalement, les relations entre l'Etat et les collectivités locales en renforçant l'autonomie de gestion par, entre autres, la libre administration et l'allègement du contrôle, ainsi que les compétences de ces dernières dans neuf domaines. Elle institue de nouveaux dispositifs destinés au renforcement des moyens financiers, humains et matériels des collectivités locales afin qu'elles puissent assurer une bonne gestion de leurs compétences.

Toutes les zones d'intervention de la FKA sont choisies comme zones pilotes pour les grands programmes nationaux d'investissements et d'infrastructures comme le Programme National d'Infrastructures Rurales (PNIR). L'ensemble des communes sont désormais administrées par un maire et non par un fonctionnaire nommé par l'Etat. En 2010, les décrets n° 2010-1543 et 2010-1544 du 29 novembre 2010 portent le nombre de communes du Sénégal à 115[413]. L'Acte III de la Décentralisation, introduit par l'Etat Sénégalais en décembre 2013, affine la stratégie de décentralisation et de Gouvernance locale entamée par les réformes de 1972 et de 1996. La mise en place des départements en collectivités locales rapproche davantage l'élu du citoyen et rend plus efficaces les différentes mesures entreprises en vue d'un développement local durable. Avec la loi du 13 décembre 2013, le Sénégal compte aujourd'hui 557 communes[414].

Malgré les progrès enregistrés, beaucoup de faiblesses et de contraintes pèsent encore sur la mise en œuvre de la politique de décentralisation. La politique de décentralisation au Sénégal se heurte, en effet, à beaucoup de limites notamment :

- les faiblesses objectives du cadre organisationnel et fonctionnel de la décentralisation pour la promotion d'un développement territorial ;

- le manque de viabilité des territoires et de valorisation des potentialités de développement des territoires ;

---

[412] Kolb, (A), représentante résidente de la Fondation Konrad Adenauer au Sénégal, *« Décentralisation et développement local »*, Acte III de la Décentralisation : Une réforme, des questions, Dakar, , Centre d'Etudes des Sciences et Techniques de l'Information (CESTI), n° 18, Août 2015, p.11.

[413] Agence de Développement Municipale de Ziguinchor, 2010.

[414] Découpage administratif du Sénégal, www.au-sénégal.com/les-régions-du-sénégal,3605.html, 24 Avril 2015, site consulté le 28 Décembre 2017.

- la faiblesse de la politique d'aménagement du territoire limitée par une architecture territoriale rigide ;

- la faiblesse de la Gouvernance territoriale accentuée par une multiplicité d'acteurs avec des logiques et des préoccupations parfois différentes ;

- l'incohérence et l'efficience des mécanismes de financement du développement territorial ;

- la faiblesse de la coproduction des acteurs du développement territorial qui induit fortement l'inefficacité des interventions.

La faiblesse des politiques de développement appliquées jusque-là nécessitent d'initier des alternatives susceptibles de corriger les déficiences et de produire simultanément des progrès significatifs à l'échelle nationale et un développement local harmonieux. Dans cette perspective, l'option est prise de construire, dans le cadre d'un dialogue consensuel et prospectif, le renouveau de la modernisation de l'Etat, à travers une décentralisation cohérente dans ses principes, et performante dans sa mise en œuvre.

Le Gouvernement envisage la refondation majeure de l'action territoriale de l'Etat, à travers le projet de réforme de la décentralisation. L'objectif général, visé par cette réforme, baptisée « l'Acte III de la Décentralisation », est d'organiser le Sénégal en territoires viables, compétitifs et porteurs de développement durable. Cette réforme plonge ses racines dans une véritable politique d'aménagement du territoire et oriente la concrétisation des aspirations et des espoirs des acteurs territoriaux, en vue de bâtir un projet de territoire. Elle offre l'espace adéquat pour construire les bases de la territorialisation des politiques publiques. Elle se décline en quatre objectifs fondamentaux :

- un ancrage de la cohérence territoriale pour une architecture administrative rénovée ;

- une clarification des compétences entre l'Etat et les collectivités locales ;

- un développement de la contractualisation entre ces deux niveaux décisionnels ;

- une modernisation de la gestion publique territoriale, avec une réforme des finances locales et une promotion soutenue de la qualité des ressources humaines.

Compte tenu de sa complexité et de son contenu décisif pour l'avenir du pays, l'Acte III de la Décentralisation est mis en œuvre progressivement et s'effectue en deux phases. Il s'agira, dans une première phase :

- de supprimer la région comme collectivité locale ;

- d'ériger les départements en collectivités locales ;

- de procéder à la communalisation intégrale par l'érection des communautés rurales et des communes d'arrondissement en communes ;

- de créer la ville en vue de mutualiser les compétences des communes la constituant ;

- de répartir les neuf domaines de compétences jusqu'ici transférés entre les deux ordres de collectivités locales que sont le département et la commune.

La première phase doit se dérouler dans le respect des limites territoriales actuelles des entités administratives concernées. La mise en œuvre d'une telle réforme justifie l'adoption d'un nouveau Code général des Collectivités locales qui abroge et remplace les lois n° 96-06 portant Code des Collectivités locales, n° 96-07 portant transfert de compétences aux régions, aux communes et aux communautés rurales et n° 96-09 du 22 mars 1996 fixant l'organisation administrative et financière de la commune d'arrondissement et ses rapports avec la ville[415].

La bourgade de Ziguinchor sous la présence française est dirigée en 1907 par un administrateur général supérieur. Sa résidence est construite en 1909. C'est ainsi que Sédhiou perd dès le début du XXe siècle son titre de résidence supérieure et de capitale de Casamance et que le comptoir de Carabane se dépeuple au profit de Ziguinchor tournée vers son port. Toutes les maisons de commerce et les boutiques de particuliers s'installent à Ziguinchor. Le dépeuplement de Carabane est accentué par une épidémie de fièvre jaune qui chasse les Français vers Ziguinchor. La création du Chambre de Commerce en 1908 à Ziguinchor atteste du triomphe des commerçants français installés en Casamance. Cela a pour principal objectif de promouvoir le développement du commerce français et de prendre toutes les initiatives destinées à favoriser leurs affaires. Dès 1909, un registre est ouvert pour recevoir toutes les observations des intéressés sur le plan des lotissements de Ziguinchor. En 1908, Ziguinchor est promue au rang de capitale administrative de toute la Casamance et devient le centre économique de la région, mais la ville elle-même n'est encore qu'un gros bourg assez peu différent de l'ancien village portugais[416].

4. 1.2.2. Analyse de la croissance spatiale de Ziguinchor et changement dans l'occupation du sol de 1914 à 1950

- Les séquences de l'évolution urbaine de Ziguinchor

La forme urbaine de Ziguinchor est dans ses grandes lignes comparables à celle des autres cités portuaires de l'Afrique subsaharienne. En raison de son isolement et du caractère pionnier qu'a longtemps gardé la Casamance, la ville de Ziguinchor demeure dans sa conception urbanistique le reflet fidèle du système économique et politique de la colonisation française. Son évolution spatiale est caractérisée par trois grandes étapes :

[415] Loi du 28 Décembre 2013, portant Code Général des Collectivités locales, co-signée par le couple de l'exécutif le Président de la République Macky Sall et le Premier Ministre Aminata Touré.

[416] Trincaz, (P.X), *op.cit*, p. 43.

- la première phase qui commence en réalité en 1920 correspond à la création des quartiers de Santhiaba et de Boucotte autour du noyau originel, l'actuel Escale.

- la deuxième s'est déroulée entre 1976 et 1987. Cette phase correspond aux énormes efforts de lotissement de la part de l'Etat sénégalais, de nombreux quartiers de la ville. Parmi ces quartiers, on peut citer les HLM, Néma, Boudody, les cités Biagui 1 et 2. Des quartiers naissent autour des quartiers anciens. Durant les deux premières phases, l'évolution spatiale de la ville se fait vers l'ouest et vers l'est. L'extension dans les deux sens s'explique par les contraintes physiques de la ville de Ziguinchor, la présence du fleuve au nord et la présence de la zone aéroportuaire et forestière au sud.

- la troisième phase de l'extension spatiale de la ville s'étend vers le sud-est entre 1991 à 1997. La construction de l'Université Assane Seck, troisième université du pays en 2006 dans la zone sud de la ville suscite un engouement et favorise davantage l'évolution spatiale de Ziguinchor. Là aussi, les limites du périmètre communal constituent un obstacle ce qui justifie l'autorisation donnée par les autorités municipales d'occuper des zones *non "aedificandi"* et le projet d'extension du périmètre communal[417] au dépend de la communauté rurale de Niaguis[418] à l'époque. En raison de la forte concurrence sur les ressources naturelles (terres, vergers, etc.), accentuée par les demandes des « nordistes », les populations revendiquent leurs droits fonciers inaliénables. Les anciens contrats d'hospitalité deviennent moins opérants. Devant la poussée démographique et l'épuisement des réserves foncières communales, populations, autorités municipales, partenaires au développement et promoteurs immobiliers se mettent à aménager de zones impropres à la construction comme Goumel, Colobane, Diéfaye, etc[419].

-Processus et manifestations de l'extension urbaine

Le nombre d'habitants s'élève à 700 personnes en 1909, et 750 habitants en 1914 parmi lesquels se trouvent une cinquantaine d'Européens et quelques assimilés venant du nord Sénégal. Le trafic du port ne cesse d'augmenter et d'attirer de nouvelles populations et les faubourgs indigènes de Santhiaba, Boucotte, Goumel et de Boudody débordent hors du territoire d'administration directe et font partie de la zone de protectorat. L'administrateur du Cercle de Ziguinchor exerce les fonctions de maire de la ville. La Commission municipale est composée de l'administrateur de la Circonscription et de cinq à neuf notables, ayant voix délibératives seulement, nommés par le

[417] Sy, (O), *« Périurbanisation et vulnérabilité dans la ville de Ziguinchor (Sénégal) : Le cas du quartier Goumel »*, https://www.researchgate.net/publication/278028612., juin 2015, pp. 138-152.

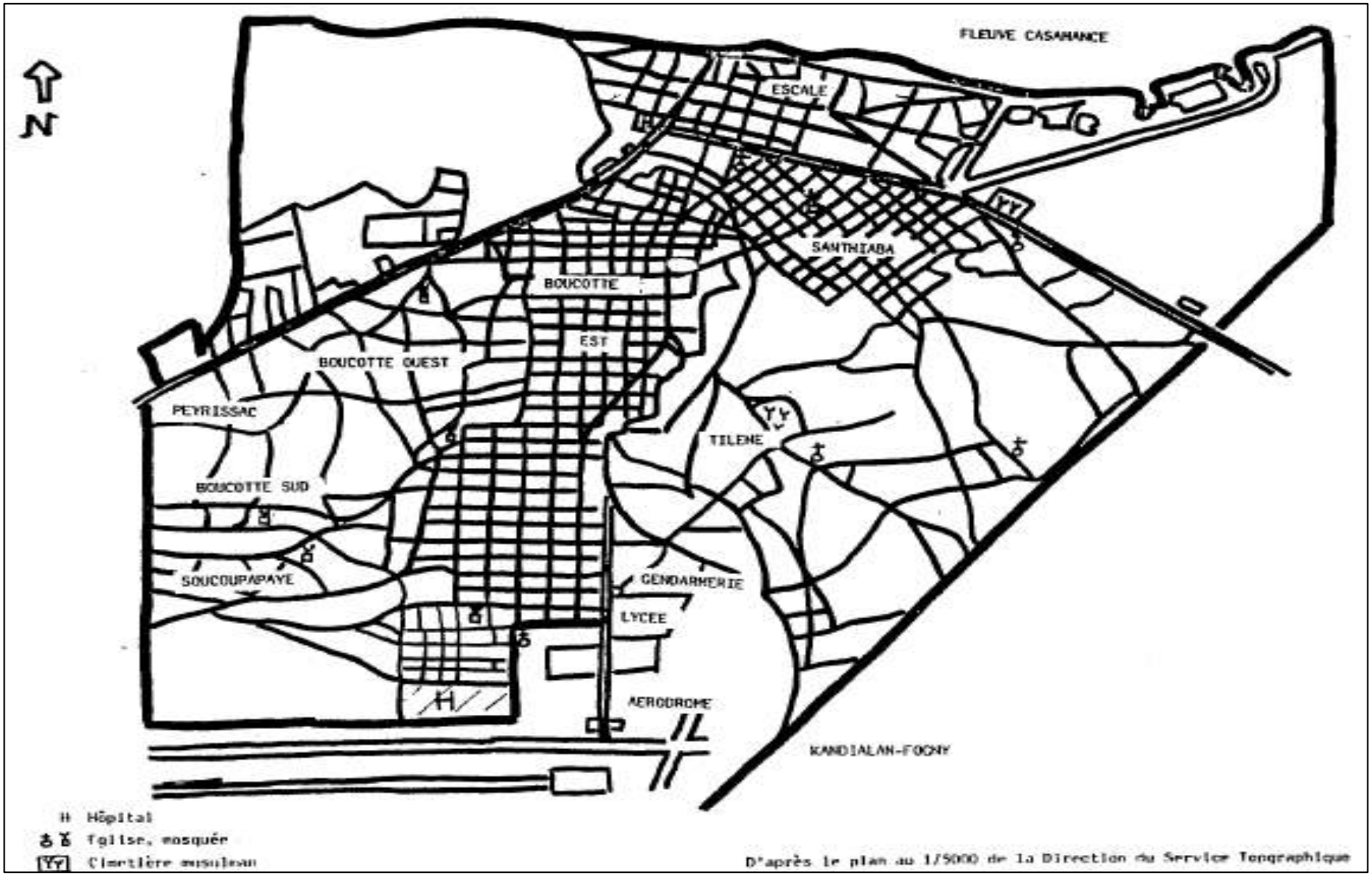
[418] Elle est devenue une commune à part entière suite à la loi du 28 Décembre 2013 communément appelée Acte III de la Décentralisation qui opère à la communalisation intégrale de toutes les communautés rurales du Sénégal.

[419] Sy, (O), *« Périurbanisation et vulnérabilité dans la ville de Ziguinchor (Sénégal) : Le cas du quartier Goumel »*, https://www.researchgate.net/publication/278028612., juin 2015, pp. 138-152.

Gouverneur. Quelques métis d'origine portugaise sont admis au Conseil[420]. La démographie de la ville gonfle et l'agglomération passe de 1 500 habitants en 1916 à 2 500 habitants en 1921. Le territoire de la commune mixte est élargi en 1922 et fait à cette date plus de 600 ha. En 1925 le premier bac automoteur pour relier Ziguinchor à la rive nord du fleuve où l'on commence à tracer, au milieu des vasières, la chaussée de Tobor qui conduit à Bignona. L'usine électrique fonctionne en 1927. En 1931 l'huilerie traite une partie de la production d'arachide, jusque-là exportée en coque vers l'Europe.

Ziguinchor se présente ainsi comme une juxtaposition de plans successifs articulés tant bien que mal avec comme ligne directrice le souci d'éviter les terrains inondables. Le plan de la ville ressemble fortement à celui d'autres villes coloniales *(Carte 15)*. Il y a le centre où se trouvent les bâtiments administratifs, où se passe le commerce « régulier » et où habitent les fonctionnaires et les « riches ». En survolant Ziguinchor, la forme de l'organisme urbain de la ville rappelle une abeille aux ailes à demi repliées :

[420] *Idem*, p. 45.



Carte 15: Plan de la ville de Ziguinchor

(Source : Direction du Service Topographique)

Le quartier Escale avec ses annexes, forme la ville coloniale en direction du fleuve au seul point où celui-ci jouxte la terre ferme. Ce quartier comme bon nombre d'anciens comptoirs coloniaux, se présente comme un damier avec ses rues au quadrillage monotone[421]. D'après les témoignages concordants recueillis sur le terrain auprès de quelques personnes ressources le quartier Escale est fondé par les commerçants français. Ces négociants français, basés en Casamance, sont très puissants. Lors de la tournée du Gouverneur Van Vollenhoven effectuée, en 1922 à Ziguinchor, des membres de la chambre de commerce de la capitale du sud revendiquent l'autonomie budgétaire de la Casamance au motif que les fortes sommes que la région donne à la colonie du Sénégal sont supérieures au montant des investissements consentis à l'époque, la chambre de commerce de Ziguinchor est un outil efficace de développement mis à la disposition de tous les commerçants.

En raison de la diversité et du nombre impressionnant des échanges et des produits commercialisables de la région, la chambre de commerce de Ziguinchor devait être un outil efficace de développement mis à la disposition de tous les commerçants. Sa construction est accélérée par l'implantation du port de Ziguinchor qui est une exigence des commerçants français. Construite en 1954, l'infrastructure est gérée par les commerçants à travers une concession accordée par la colonie. En revanche, l'église est bâtie par les Portugais. C'est la raison pour laquelle tout le rituel et le cérémonial sont d'abord faits dans cette langue. C'est bien après cette période que les Français ont contrôlé le clergé[422].

Le tissu urbain qui renvoie aux deux ailes de l'abeille, englobe les quartiers Colobane, Peyrissac et en partie Lyndiane, mais aussi Tilène, Léona, Kandé, Soucoupapaye, Djiringho, Kandé Sebende, Boucotte Centre, Boucotte Sud, etc. D'autres quartiers constituent ce que l'on peut appeler la banlieue de Ziguinchor. Ces extensions de la ville naissent des deux quartiers africains successivement lotis en 1902 Santhiaba et Boucotte. Au début du XXème siècle, après quelques incendies, les autorités coloniales obligent les habitants du quartier Escale à construire leur maison en dur, avec des toits de tôles ou de tuiles comme dans les autres comptoirs du Sénégal tels Dakar, Gorée, Rufisque et Saint-Louis. La plupart des autochtones, ne pouvant supporter le coût de telles constructions, quittent alors le quartier et s'installent à Santhiaba[423].

Santhiaba, quartier célèbre et populeux est une extension du quartier Boudody. Selon le Professeur Amadou Fall (historien), Santhiaba connaît une ruée des populations venues du nord, avec

---

[421] Hesseling, (G), *« Le droit foncier dans une situation semi-urbaine : Le cas de Ziguinchor »*, Centre d'Etude Africain de Layde, Pays Bas, première version présenté au Colloque international sur les pratiques foncières locales dans la production et la reproduction de l'espace en Afrique Noire à Saint Riquier (Somme, France) pp. 113-132.

[422] Diatta, (M.L), *« Ziguinchor, au fil de l'histoire : immersion dans la Casamance naturelle »*, 08-09-2015, http://www.seneplus.com/article/ziguinchor-au-fil-de-l%E2%80%99histoire, consulter le 05-01-2018.

[423] Hesseling, (G), *« Le droit foncier dans une situation semi-urbaine : Le cas de Ziguinchor »*, Centre d'Etude Africain de Layde, Pys Bas, première version présenté au Colloque international sur les pratiques foncières locales dans la production et la reproduction de l'espace en Afrique Noire à Saint Riquier (Somme, France) pp. 113-132.

la construction du port de Ziguinchor. En dehors des Bainounks, ce quartier abrite aujourd'hui une nombreuse communauté venue des régions du nord du Sénégal (Mbour, Thiès, Dakar et Saint-Louis, entre autres). Santhiaba signifie *''Santhie''*, en langue Wolof (installer). En outre, ce quartier se distingue des autres par son melting-pot. Santhiaba est en effet un véritable creuset humain et c'est le seul quartier de la ville qui est caricaturé comme étant le Sénégal en miniature, on n'y retrouve pas toutes les ethnies du Sénégal (les Wolofs, Serères, Toucouleurs, Niominkas, Mandingues, Bambaras, Diolas, etc). C'est seulement dans ce quartier de Ziguinchor que se trouve le cimetière mixte où musulmans et chrétiens enterrent ensemble leurs morts[424] comme à Joal dans la région de Thiès.

Plus tard vers les années 1920, la ville prend de l'extension dans le sud et le quartier de Boucotte naît. Le quartier grossit grâce à l'afflux des ruraux. Le lotissement est en 1926 avec des axes nord-sud et est-ouest. Puis Boucotte ouest et Boucotte nord viennent densifier le paysage urbain. Le nombre de quartiers augmente en raison de la poussée démographique de Ziguinchor qui attire de plus en plus de ruraux et des populations venus des pays limitrophes comme la Guinée-Bissau ou anglophones comme la Gambie. Ces populations sont attirées par le dynamisme économique de la ville avec la présence du port. La construction de l'aéroport en 1953 densifie encore les infrastructures dans la ville et permet de désenclaver Ziguinchor et le relie directement de Dakar la capitale du Sénégal.

Au fur et à mesure de l'augmentation de la population, apparaissent des quartiers spontanés. Les autorités essaient toujours de gérer la situation en créant des titres fonciers de l'Etat. Sur ce domaine privé de l'Etat, on procède à des lotissements successifs en attribuant des parcelles aux individus sous le régime de la concession. Les concessions ne sont pas définitives, car elles sont précaires et révocables, mais si dans un certain délai la parcelle est mise en valeur (si le titulaire y construit une maison en dur), la concession devient un droit de propriété. Très peu de gens ont les moyens de construire une maison en dur leur permettant d'obtenir un titre foncier privé. La grande majorité de ces concessionnaires a donc un simple permis d'habiter. Au cours des années, beaucoup de concessionnaires morcellent leur parcelle sans autorisation officielle et ils vendent ces morceaux de terre. Les occupants de ces lopins de terre n'ont aucune espèce de permis ou de titre légal. La situation se présente dans les anciens quartiers lotis, Santhiaba et Boucotte, et dans certaines extensions de ceux-ci, tels Péryssac, Lyndiane, Belfort[425], etc.

Dans la foulée, le quartier Boucotte sud, qui est une extension de Boucotte vers le plateau de Néma, avec les grandes emprises du lycée, de l'aéroport et de l'hôpital est créé. Le plan des quartiers de Santhiaba et de Boucotte est un plan régulier d'orientation nord-ouest, sud-est et nord-est, sud-

---

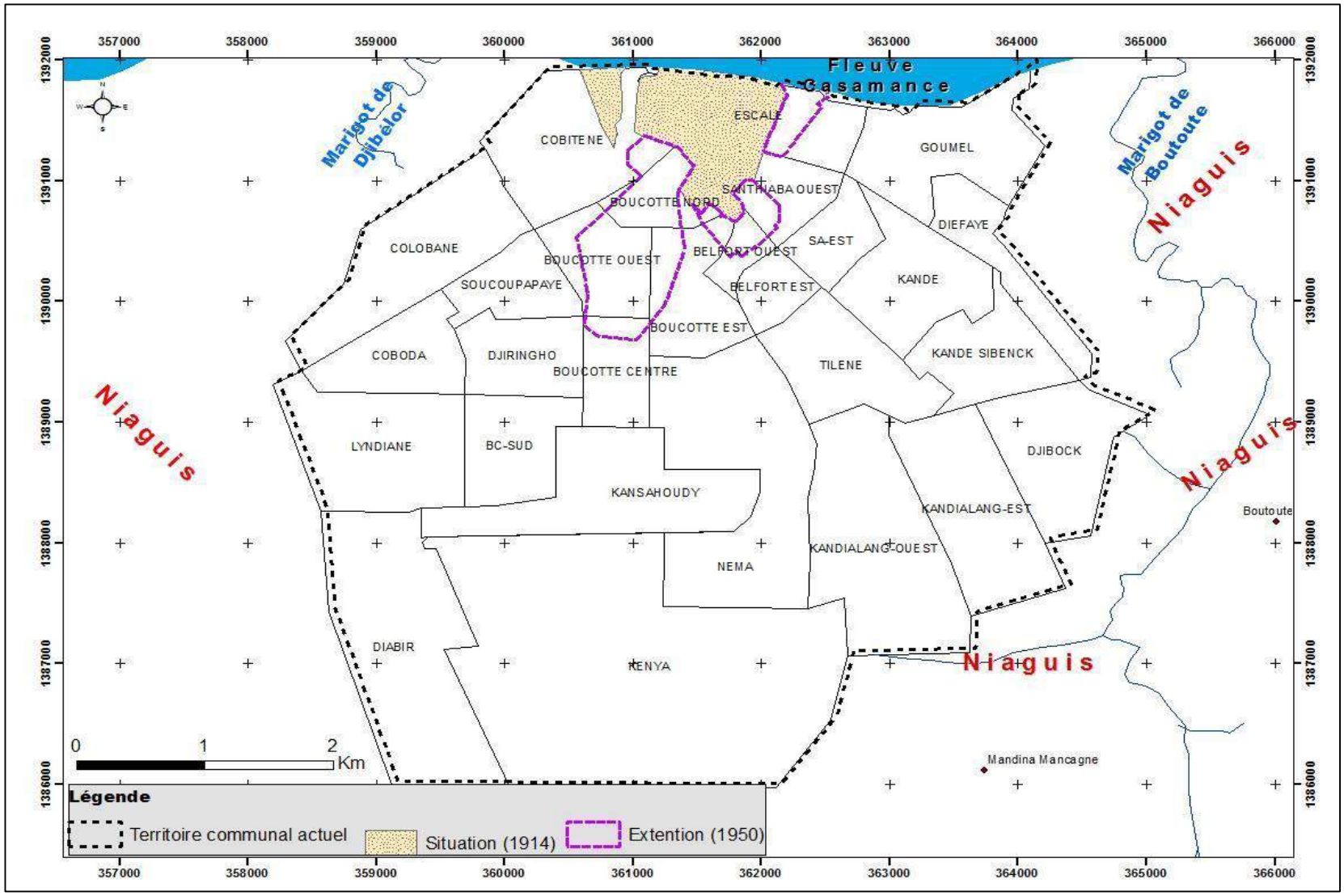
[424] Sagna, (L), *« Ziguinchor, une ville aux origines mystérieuses »*, 18-08-2015, http://www.seneplus.com/article/ziguinchor-une-ville-aux-origines-mystérieuses.

[425] Hesseling, (G), *art.cit*, pp. 113-132.

ouest avec des lots de 30 mètres sur 30. La *Carte 16* sur l'état de l'occupation de l'espace de Ziguinchor de 1914 aux années cinquante. De l'avis du délégué de quartier, le nom Boucotte viendrait de la langue bainounk, *''bounouboukor''*, « terre des Bainouk », dont la déformation aurait donné Boucotte. Mais cette thèse ne fait pas l'unanimité, car pour certains les nouveaux venus dans le quartier devaient s'inscrire dans un registre pour bénéficier d'un lopin de terre, registre qui en anglais se dit *''book''*. Mais beaucoup de personnes interrogées rejettent cette thèse hypothèse car un mot anglais n'a pas sa place dans le vocabulaire de populations analphabètes.

En plus du système du Domaine privé de l'Etat, noté dans la situation foncière de Ziguinchor, il existe un système des titres fonciers privés qui consiste en l'immatriculation des droits de propriété au Livre foncier. Ces titres sont relativement rares à Ziguinchor, on en trouve essentiellement dans le quartier européen de l'Escale et dans les anciens quartiers indigènes de Santhiaba et de Boucotte. Ils appartiennent soit à la Mission catholique, soit à des commerçants français ou libanais. Le système du Domaine national introduit par la loi de 1964 est visible dans la partie orientale de la ville où se trouvent des droits fonciers coutumiers. Tous ces secteurs font maintenant partie du Domaine national et seul l'Etat peut en requérir l'immatriculation[426].

[426] Hesseling, (G), *art.cit*, pp. 113-132.



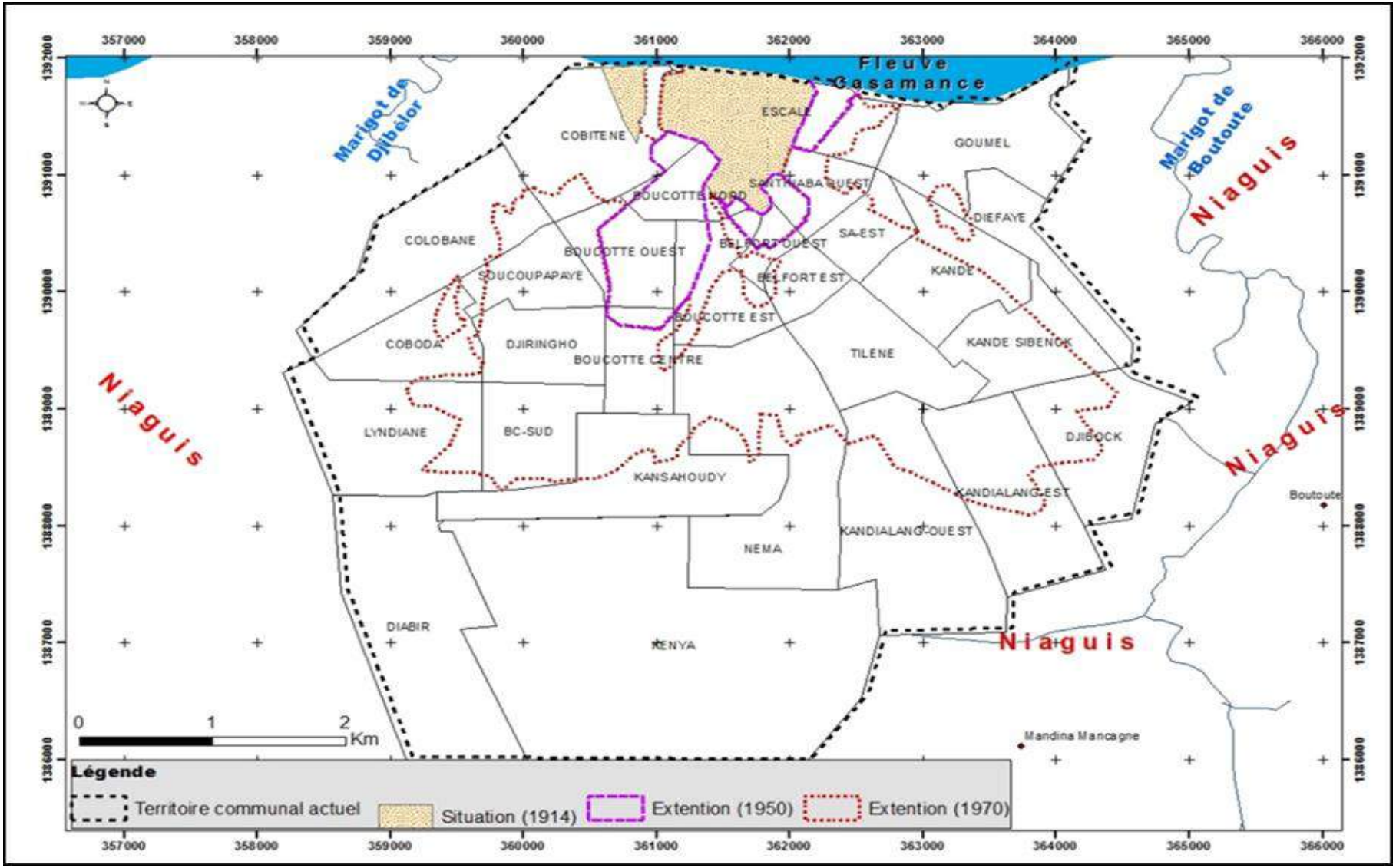
Carte 16: Situation de l'occupation de l'espace de Ziguinchor en 1914 aux années 50

(Source : Gomis, E.N, 2017)

En 1930, la ville compte 8 000 habitants répartis essentiellement entre les deux villages de Santhiaba et Boucotte. En 1922, le quartier Boucotte déborde à l'ouest pour former le futur quartier de Péryssac. C'est un quartier essentiellement habité par des Mandingues (Socé), Peuls et Diolas. D'après ses habitants, le quartier Peyrissac porte le nom d'un comptoir commercial français qui vendait du carburant. A l'est, un petit village bainounck, Goumel existe depuis longtemps au bord du fleuve. Des Européens y acquièrent des titres fonciers pendant la Première Guerre mondiale et les habitants doivent partir. Ils créent alors dans la palmeraie proche du nouveau cimetière, le village de Dièfaye. Sur le plan étymologique, *''Goumène''* veut dire en créole « petit poisson flottant dans l'eau ». Ce nom est modifié par les Diola et devient *''Goumel'' ''mel''* signifiant « l'eau », ce qui évoque l'omniprésence de l'eau sur ce site. Le lotissement du quartier en 1987 illustre l'ingéniosité de l'homme devant l'obstacle naturel. Pour utiliser ce marécage, il faut un effort important de remblaiement et de terrassement qui rendent le site plus ou moins constructible et accessible aux populations à revenu intermédiaire.

Dans la même période, au-delà de la dépression qui ceinture Santhiaba au sud, des Mancagnes émigrés de la Guinée-Bissau construisent en bordure du plateau quelques cases qui donnent naissance au quartier de Tilène. Le véritable essor de Ziguinchor se situe après la Seconde Guerre mondiale. La population passe de 10 000 habitants en 1945 à 100 000 habitants en 1982[427]. Ziguinchor se transforme et prend de plus en plus l'allure d'une ville au cours des années quatre-vingt. Elle se dote d'un aéroport en 1953. Le quai qui fait office de port de Ziguinchor est construit en 1955 pour permettre l'accotement facile des navires de mer, en lieu et place des wharfs. La route transgambienne qui relie Ziguinchor à la capitale Dakar est tracée. Le recensement de 1951 donne 16 030 habitants dont 15 600 indigènes et 530 Européens et assimilés. Cette forte croissance démographique de Ziguinchor, multipliée par 10 en 40 ans, interrogé sur la croissance spatiale de la ville entre 1950 et 1970 Carte *17)* d'autant plus que cette explosion démographique implique des mutations dans le bâti, la gestion du foncier et de l'aménagement du territoire.

[427] Hesseling, (G), *art.cit*, pp.113-132.



Carte 17: Changement dans l'occupation du sol de 1950 à 1970

(Source : Gomis, E.N, 2017)

Le plan d'occupation spatiale de Ziguinchor ressemble à celui d'autres villes coloniales, avec un quartier européen séparé le plus souvent des quartiers africains par une zone tampon qui est un espace non bâti. La ville est composée de dix quartiers officiels, chacun divisé en quelques sous-quartiers. La première mission de photographie aérienne de 1945 fait apparaître à l'ouest la croissance de Boucotte qui a donné naissance aux quartiers de Peryssac et de Niéfoulène. Boucotte est un quartier central, de là partent des axes importants sur lesquels s'alignent quelques commerces et un réseau viaire peu dense. Aujourd'hui, divers équipements l'entourent également : hôpitaux, lycée, écoles, alliance franco-sénégalaise. Le marché constitue le pôle des activités du quartier. Son plan en damier est issu d'un processus d'urbanisation engagé depuis longtemps, son lotissement s'est effectué en 1959. Les populations ont accès, pour la majorité, à des services urbains (eaux, électricité, etc.), mais le manque de moyen limite généralement les raccordements. En alternative, de nombreuses parcelles disposent de puits. Le réseau d'évacuation des eaux de pluie et d'eau usées est insuffisant pour l'ensemble du quartier et génère des problèmes d'accessibilité et d'hygiène. De grandes tailles, les parcelles sont de faibles densités et la majorité des maisons est construite en banco et en parpaing. Toutefois, l'organisation du quartier en damier et la présence de murs de clôture délimitant les parcelles donnent un caractère assez urbain à l'ensemble.

La ville atteint la route d'Oussouye et la dépasse avec l'embryon du futur quartier de Colobane. Vers le sud, au-delà de Boucotte, un habitat clairsemé s'étire vers l'aéroport jusqu'à la bourgade de Néma. Le petit village de Khanshaoudy blotti sous sa palmeraie s'étend plus à l'ouest. A l'est, à partir de Santhiaba, l'urbanisation galopante touche Petit-Kandé, séparé du village de Kandé par une palmeraie jardinée qui devient ensuite le quartier de Léona. Toujours à partir de Santhiaba, le quartier de Tilène pousse avec des digitations vers l'ouest au cœur des rizières humides dans un secteur qui accueille les quartiers de Belfort et de Kadior. Jusqu'en 1970, malgré la croissance démographique et l'apparition de nouveaux quartiers, l'habitat n'est jamais jointif : le maillage urbain, y compris dans le quartier Escale, laisse apparaître de très importants espaces vides.

2. Des politiques urbaines déficientes à Ziguinchor

L'urbanisation dans les villes des pays en développement contribue fortement à la modification des territoires. D'un petit village entouré de rizières avec des constructions des cases en paille, Ziguinchor est devenue une grande ville sénégalaise. L'organisation coloniale de l'espace communal révèle la première faute d'aménagement à Ziguinchor : en 1902, le lieutenant Lambin créé le quartier de Santhiaba en pleine rizière. Après les indépendances, l'héritage colonial est conservé et produit la répétition du même type d'erreur d'occupation du sol. Depuis les années soixante-dix, la ville se modifie sans cesse, mais les obstacles naturels de ce site fluvial dépressionnaire, saisonnièrement

inondé, avec des marigots à Boutoute et à Djibélor, freinent l'extension de la ville vers l'est et à l'ouest.

Cette situation, aggravée par une croissance démographique soutenue, se traduit par une occupation - souvent anarchique - de l'espace par des populations dans des zones impropres à l'habitat humain. Les rizières sont de plus en plus remblayées et transformées en parcelles d'habitation. Le de quartier de Goumel aménagé en pleine rizière est un parfait exemple des manquements dans l'aménagement du territoire par les autorités post-indépendance. Des études de terrain en 2013 ont permis de mesurer l'ampleur du phénomène dans une zone où la nappe phréatique affleure. La planche *(Photo 7)* montre deux couches qui caractérisent le site du quartier de Goumel : une première couche caractérisée par de l'argile compact, résultant des cultures pluviales (notamment du riz) ; la couche supérieure, constituée de sable blanc, représente la couche de remblaiement[428].

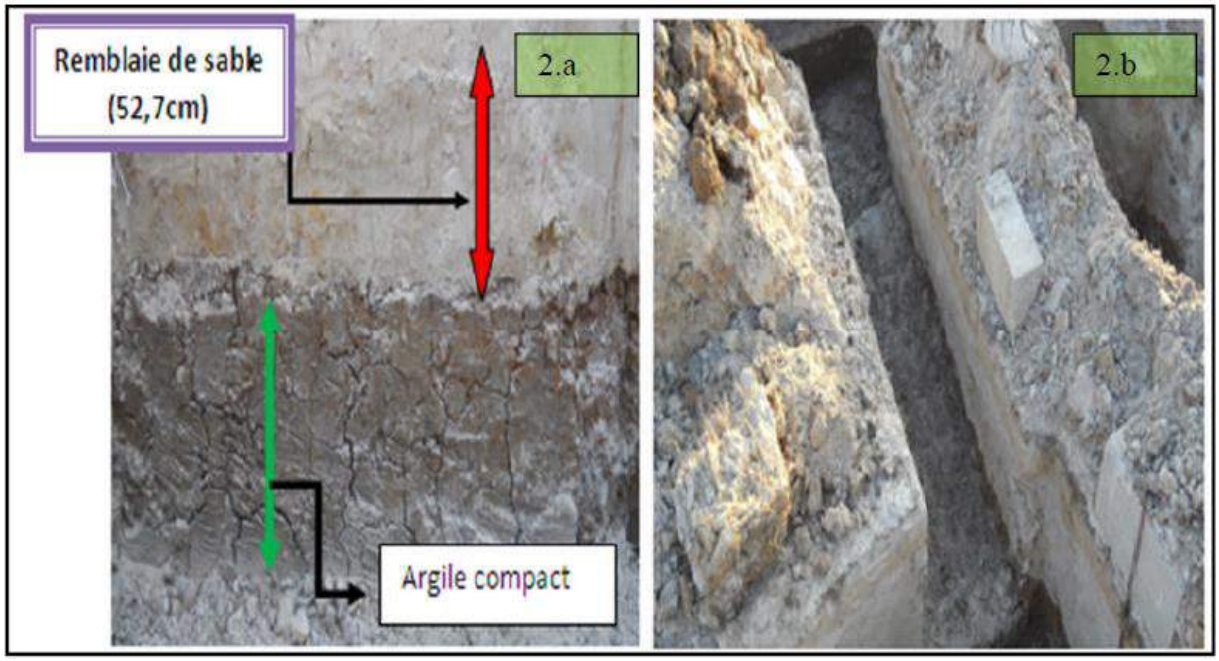


Photo 7: L'épaisseur du remblai d'une maison en construction à Goumel
(Source : Ba, B.D, Sané, T, Dièye, E.H.B, 2013)

Aujourd'hui, les inondations répétées dans des espaces connus pour être naturellement inondables, perturbent la population. En outre, une urbanisation mal planifiée ou non contrôlée peut accentuer les risques d'inondations en raison de changements d'affectation des terres inadaptés. La pression sur le foncier encouragée doublement par une forte spéculation foncière et par une démographie galopante, cette urbanisation sans contrôle. L'un des aspects important à retenir ici est

[428] Ba, (B.D), Sané, (T), Dièye, (E.H.B), *« Les inondations dans la Commune de Ziguinchor (Sénégal) : Diagnostic, conséquences et stratégies de gestion »*, Université Assane Seck, Ziguinchor, 2013, pp. 1-71.

le dysfonctionnement dans l'occupation de l'espace : l'habitat n'est pas compact ce qui contribue de manière significative à la modification de l'espace bâti dans la ville. Dans certains endroits où les terrains en construction ou non construits deviennent des rizières, on constate qu'en hivernage l'eau stagne pendant des semaines voire des mois. Ce qui accroît les risques sanitaires, sécuritaires et de mobilités.

Dès 1960, la deuxième mission de photographie aérienne a confirmé la croissance en éventail (de la première mission de 1945) de l'agglomération ziguinchoroise avec ses 30 000 habitants. La ville continue de s'agrandir. A l'ouest les quartiers de Colobane, Soucoupapaye, Grand-Dakar et Lyndiane sont constitués ou se constituent, Néma fait la jonction avec Boucotte. Tilène s'élargit au sud-est et la jonction est faite entre Santhiaba et Kandé. Le quartier de Lyndiane, déjà embryonnaire, est confirmé et avec la mission aérienne de 1966 puis celle de 1969 (troisième et quatrième mission de photographie aérienne). Cette période voit également naître entre 1960 et 1966 le quartier Alwar et son extension vers le village rural de Kandialan. Sur le plan officiel, en 1960, on relevait cinq quartiers d'importance très inégale à Ziguinchor dont : Escale, Boudody, Goumel-Katanta, Santhiaba et l'énorme Boucotte qui regroupe alors à lui seul les deux tiers des citadins.

De manière générale, les personnes ressources interrogées sur les noms des quartiers de Ziguinchor s'accordent à dire que la connotation est le plus souvent d'ordre ethnique. Si l'on prend par exemple l'histoire du quartier Boudody, il a toujours été essentiellement habité par les Bainounks, les premiers habitants de Ziguinchor. Son nom viendrait de petites espèces de poissons que l'on trouve sur les bords du fleuve Casamance. Pour d'autres, le mot Boudody viendrait des colons français. D'après d'autres hypothèses encore, le nom Boudody viendrait de *''Boudone''* qui signifie « terre neuve » en Bainounk. D'autres enfin, soutiennent que le nom signifierait en langue Bainounk « le cercle ». En plus des cinq quartiers dénombrés en 1960, trois nouveaux quartiers sont créés juste après. Au quartier Escale s'ajoute un grand Santhiaba qui inclut ses extensions spontanées de l'est. Boucotte est divisé au contraire en trois unités (nord-ouest, nord-est et sud). Les trois quartiers de la banlieue récente qui sont à l'ouest. Il s'agit des quartiers Péryssac, Grand-Dakar, et Tilène. Après chaque nouveau recensement, est défini un nouveau découpage : entre 1960 et 1967, avec l'augmentation de la taille de la ville, on passe de huit quartiers à douze quartiers.

Pourtant, en 1973, l'administration ne reconnaît que les quartiers officiels de Ziguinchor, doublement anachroniques : d'une part, leur conception d'origine qui remonte à l'époque coloniale correspond à une collectivité indigène soumise à l'autorité coutumière d'un chef nommé, d'autre part, leurs limites actuelles d'ailleurs ambiguës, sont inscrites dans l'ancien périmètre communal caduc depuis la loi de 1972 relatives aux communautés rurales. On repasse ainsi à une délimitation en cinq quartiers dont : Boudody incluant l'Escale ; Santhiaba avec toutes ses extensions y compris Tilène ;

Boucotte-Est ; Boucotte-Ouest (Peyrissac) et Boucotte-Sud qui inclut Grand Dakar. Un peu plus tard, les limites communales intègrent le quartier extra-communal de Colobane et le village de Kandé, ancien chef-lieu de Canton. Il faut noter que la société d'Habitat à Loyer Modéré (HLM) a construit deux cités : une à Néma dans les années 1960, et une autre à Boudody entre 1970 et 1972. Le pont Emile Badiane, qui remplace le bac, a été inauguré en janvier-février 1979.

En 1972 différentes opérations de lotissements ont lieu dans les quartiers de Peyrissac, Soucoupapaye, rattaché à Boucotte Ouest, Niafoulène, Grand Dakar, Lyndiane rattaché à Boucotte Sud, Tilène Kadior, rattaché à Santhiaba. D'autres quartiers spontanés sont en cours de restructuration : ils se trouvent dans la zone spontanée composée de Colobane, Belfort, Kandialan, Diabir, Kenya, Léona, Djibock, et Kandé. Contrairement à des quartiers comme Boucotte qui sont en position de centre et semi-urbain ou Escale quartier européen, le quartier Kandé est un quartier périphérique et à caractère rural. Officiellement loti en 1985, cet ancien territoire rural s'urbanise à un rythme important. Très vaste, le quartier Kandé s'étend sur 190 ha et son organisation spatiale est désordonnée. Les espaces utilisés pour la riziculture, la culture du mil et l'élevage occupent les nombreuses parcelles vides ; les voies de communication se limitent à des pistes sommaires, sillonnant parfois les parcelles non clôturées. Le quartier Kandé est difficile d'accès pour les taxis et les minibus *''TATA''* notamment pendant l'hivernage étant donné l'état des voiries. L'activité commerciale y est peu développée et les équipements de santé sont minimes. La réalisation d'infrastructures urbaines n'a pas suivi le rythme de la croissance urbaine : des ravines se substituent aux réseaux d'évacuation des eaux et pluviales mais ne fournissent pas une évacuation suffisante, surtout en période d'hivernage.

Le réseau d'adduction d'eau potable est peu étendu sur le quartier, la population qui n'en dispose pas utilise les puits. La nappe est affleurante à Kandé, le site étant un ancien marécage ce qui facilite l'accès à la ressource en eau. Les risques de pollution de la nappe sont importants : l'eau des latrines contamine l'eau des puits, ce qui comporte de graves risques pour la population. Aujourd'hui, le quartier, comme presque tous les quartiers périphériques et quelques-uns proches du centre-ville, est bien desservi par l'éclairage public. En effet, l'essentiel des quartiers de Ziguinchor sont éclairés avec près de 1 500 lampadaires solaires dans le cadre du programme 100 000 lampadaires solaires de toutes les villes du Sénégal à l'horizon 2025.

A Kandé, les parcelles sont assez larges et dans l'ensemble, le quartier est peu dense, les constructions étant relativement espacées. Le long des axes principaux de circulation et à proximité du marché, l'habitat est plus dense, ce qui témoigne du processus d'urbanisation du quartier. Le type

de construction le plus répandu est la maison en matériaux mixtes (ciment et terre) avec une toiture de tôle[429].

Les lotissements des années soixante-dix et quatre-vingt sont pour la plupart non appliqués : les lots ne sont pas distribués et les voies ne sont pas ouvertes. Ces opérations de lotissement et de restructuration ont créé par endroits de vives tensions dans la ville. Les litiges fonciers persistent malgré l'existence d'une Commission chargée de les régler. Les gens refusent de construire dans une situation aussi aléatoire[430]. Avec le système des quartiers nouvellement lotis, les autorités tentent de réguler l'organisation foncière des quartiers populaires. En théorie, aucune expropriation n'est prévue dans ce cas en dehors des habitations touchées par un tracé de la voirie. Tout individu pouvant prouver qu'il est chef de famille dans le quartier, a droit à un lot d'une superficie moyenne de 400 mètres carrés. La Commission de distribution des lots donne aux candidats un ticket portant le nom de l'occupant et le numéro du lot. Bien que les habitants des quartiers lotis soient en général convaincus qu'ils sont devenus propriétaires de leur lot, il n'en est rien. Muni de ce ticket, on doit suivre toute une procédure - relativement coûteuse d'ailleurs - pour obtenir une autorisation d'occuper. Moins de 3 %[431] de ces porteurs de tickets entament une réelle procédure. Vu les lenteurs des services administratifs, ils peuvent attendre longtemps avant d'obtenir leur permis d'occuper.

Les programmes d'extension des réseaux (eaux, électricité, téléphone) sont bloqués. Les aires réservées aux équipements collectifs (écoles, terrains de jeux, marchés, foyers socio-éducatifs) sont occupées irrégulièrement et massivement. La seule issue possible est une concertation entre la commune et les services déconcentrés de l'État qui devrait aboutir à l'application intégrale des lotissements prévus et donc régler définitivement les occupations irrégulières de l'espace.

De nouvelles règles d'attribution de lots sont définies dans les années 1980-1990, aussi les nouveaux lotissements à Château d'eau et dans d'autres quartiers connaissent moins de tension. Pourtant ce n'est pas le cas de Tilène[432] dont le lotissement a entraîné des heurts entre l'administration et les populations avant de se pacifier au début des années 1980. Ce quartier est créé suite la décision en 1967 des autorités sénégalaises d'établir un PDU pour Ziguinchor, prévoyant entre autres la réalisation du lotissement de Tilène. La plupart des populations qui y habitent ont leur propre conception de l'espace qui n'est pas conforme aux réalités de la vie en ville. Ils amènent avec eux

---

[429] Cyr, (I.M), Problématiques de l'habitat à Ziguinchor, Sénégal : solutions pour une approche durable, pour un appui à l'amélioration des conditions de vie des habitants de Kandé et de Boucote Centre, Toulouse, 11 Septembre 2003, p. 27.

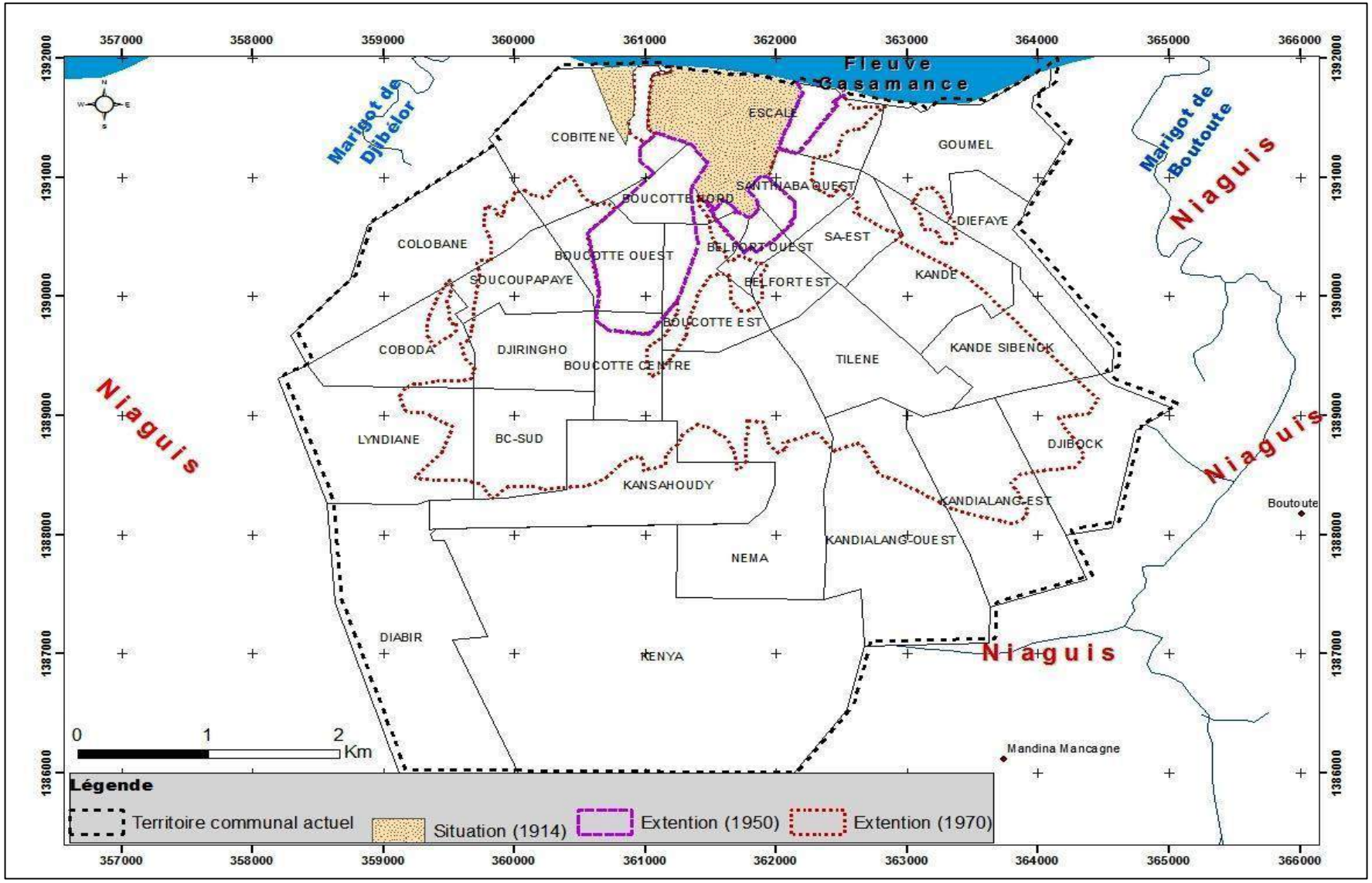
[430] Sané, (L), Analyse des données urbaines de la Commune de Ziguinchor, Rapport de stage élaboré dans le cadre d'un Programme de 10 mois de formation continue de technicien de l'urbanisme déjà expérimenté,Édition DUA/MUH-Dakar, 1994, p. 7.

[431] Hesseling, (G), *art.cit*, pp. 113-132.

[432] Décret n° 67-1 007 du 10 Septembre 1967 ordonnant l'établissement du Plan Directeur de Ziguinchor et du Cap Skiring et instituant des mesures de sauvegarde, J.O. n° 3 918 du 23 Septembre 1967, p. 1398 ; Cf également Tribillon, 1974, p. 498 et s.

certains éléments de la culture villageoise, y compris des idées sur l'organisation de l'espace, et partant sur l'organisation de la production. Ces idées, tout en restant exprimées, implicites, constituent pourtant les conditions de leur maintien en ville. Les habitants des quartiers spontanés viennent de la campagne casamançaise, des anciens de Santhiaba et des pays limitrophes de Ziguinchor tels que la Guinée-Bissau ou la Gambie.

L'indépendance du Sénégal en 1960, confirme la prééminence de Ziguinchor, à la fois chef-lieu de son département et capitale de la région de la Casamance. Les nouvelles spéculations qui apparaissent dans les années 1960, après une période de fluctuation de l'économie ziguinchoroise, relancent l'économie locale. L'économie doit faire face au bouleversement consécutif à la suppression de la traite sur laquelle Ziguinchor fondait sa fortune et son influence, et aux pertes liées à la contrebande avec la Gambie qui prend dans les années 1964-1967 des proportions inquiétantes. Les années 1960-1970 sont marquées par le spectaculaire essor de la pêche et de l'industrie de la crevette ainsi que du tourisme. Cette situation de reprise économique draine beaucoup d'immigrés économiques qui ce qui a une influence déterminante sur la croissance démographique et sur l'extension spatiale de la ville. La population s'accroît à la fois sous l'effet de son dynamisme interne et des migrations d'origine casamançaises ou des populations venant du nord du pays, ainsi de l'exode des populations frontalières de Guinée-Bissau. De tout cela résulte le quasi-doublement des effectifs urbains au cours de la décennie qui suit l'indépendance. Depuis, ce mouvement se poursuit, et la population peut être estimée à 70 000 habitants en 1973. Un tel essor se traduit sur le terrain par une évolution de l'espace bâti *(Carte 18)* de la ville avec ses extensions de 1914 à nos jours.

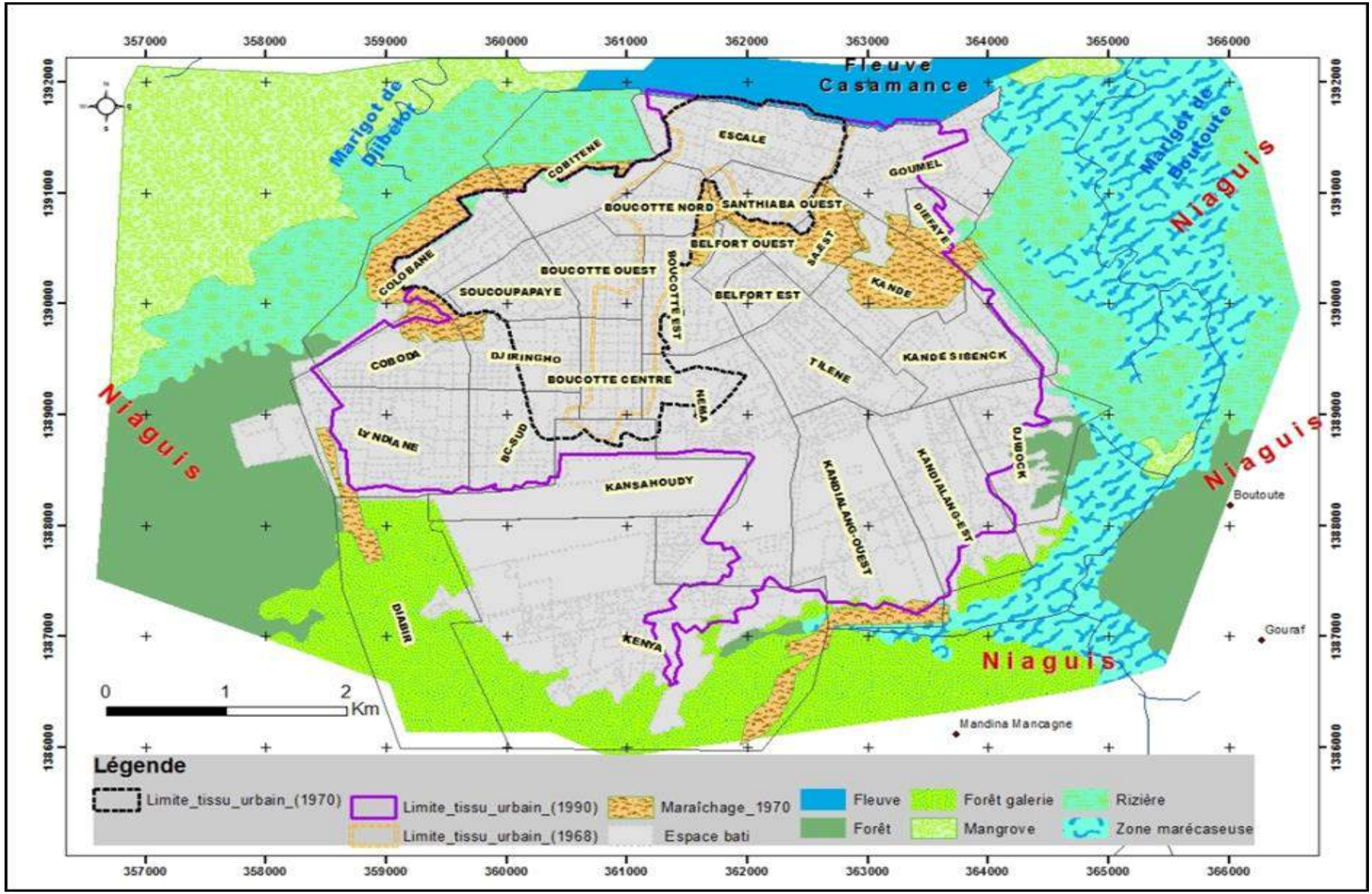


Carte 18: Extension des années 1914, 1950 et 1970 et le territoire actuel de Ziguinchor

(Source : Gomis, E.N, 2017)

En 1973, on décide de lotir le quartier Tilène en vue d'en améliorer l'accès, d'y réaliser les infrastructures de base d'y procéder à l'assainissement, et de régulariser la situation foncière des parcelles occupées. Une Commission de recensement parcourt le quartier des topographes qui délimitent les quelque 1 400 lots, d'environ 400 mètres carrés chacun. Quand la Commission d'attribution des lots commence son travail, les habitants du quartier s'inquiètent, ils craignent notamment l'installation des étrangers qui obtiennent des parcelles par le biais de leurs relations. En plus de leur crainte dans l'attribution des parcelles, ce projet de construction de l'autoroute entraîne des réactions très vives de la part des populations. Les habitants qui acceptent de partir manifestent leur mécontentement contre l'administration qui a décidé d'annuler le projet d'autoroute pour donner les parcelles libérées à des militaires et des notables au lieu de les leur restituer. La table ronde de 1981 à laquelle participent les représentants du quartier, des administrateurs de la commune et des fonctionnaires des services concernés, apaise le quartier. Dès lors, les rapports de force entre administration et population s'apaisent et le lotissement se poursuit généralement en conformité avec les exigences de la population.

Les quelques rares lotissements des années 1990 *(Carte 19)* touchent pour la plupart des zones jadis jugées inhabitables. Le lotissement des Parcelles Assainies à Goumel, des cités Biagui 1 et 2, de Léona et de Diéfaye sont des exemples. Ces sites étaient jugés non « *aedificandi* » dans le PDU de 1983. Le village de Diéfaye accueille déjà les familles expulsées de Goumel pendant la Première Guerre mondiale. Les colons français détiennent des titres fonciers et les habitants doivent déguerpir dans la palmeraie proche du cimetière, le village de Diéfaye. Officiellement érigé en quartier en 1987, ce quartier est situé dans la zone des rizières où les ''*gourmets''* allaient récolter du vin de palme classée inhabitable dans le PDU de 1983.



Carte 19: Délimitation des quartiers de Ziguinchor avec le changement de l'occupation du sol de 1968 à 1990

(Source : Gomis, E.N, 2017)

Une nouvelle cité de logements modernes réalisés par un privé est construite dans les années 1980 entre Kansaoudy et Néma. Un nouveau découpage officiel réalisé la même année fait passer la ville à dix quartiers, puis en 1987 le dernier découpage met en place seize quartiers : Boudody-Escale, Santhiaba incluant Tilène et Belfort, Dièfaye, Kandé, Djibock, Kandé sibende, Colobane, Boucotte Ouest, Boucotte Est, Boucotte Centre, Djiringho, Lyndiane, Néma, Kénia et Kandialang. Au niveau de Goumel, l'Etat du Sénégal cède son titre foncier de Goumel à la commune de Ziguinchor qui le rétrocède à des personnes privées avec l'appui de la Banque de l'Habitat du Sénégal (BHS) pour aménager les parcelles viabilisées. Le fleuve Casamance et ces deux affluents, le marigot de Djibélor et celui de Bouttoute constituent les limites naturelles de la ville au nord, à l'est et à l'ouest. Ces contraintes physiques, qui pèsent sur la ville, ont depuis les années 1970, ont obligé les autorités municipales à modifier les limites de la commune : d'où l'intégration dans le périmètre communal en 1986 des villages de Colobane, Kandé, Néma, Kandjialang et Kénia-Diabir. Ce sont différentes opérations de lotissement ont donné en 2000 au plan d'aménagement actuel de la ville. Aujourd'hui, l'extension de la ville se fait en direction de Kénia, Diabir, et le secteur de Kandialang et Kantène.

Animées par une volonté d'aménager durablement la ville, les autorités locales se penchent sur de nouvelles limites à envisager. C'est ainsi que, le 16 avril 2009, un arrêté ministériel[433] fixant le nombre de quartiers dans toutes les communes du Sénégal, fixe celui de Ziguinchor à 40. Cela ouvre la possibilité d'un nouveau découpage : l'édile de la ville, Abdoulaye Baldé, propose au Conseil municipal la mise en œuvre de cet arrêté avec un plan de découpage réalisé par les services de l'urbanisme et du cadastre. L'objectif est de promouvoir l'espace urbain et d'avoir un plan d'assainissement plus adapté, compte tenu de la densification de certains quartiers et des impératifs d'une gestion de proximité ; le Conseil municipal procède à un découpage de certains quartiers portant leur nombre de 26 à 38. Les limites des anciens quartiers sont revues et l'idée de restructurer d'autres quartiers tels que Néma II est émise.

Grâce à son port, son aéroport, ses marchés, ses installations industrielles, ses équipements sociaux et notamment scolaires avec l'ouverture en 2007 de la troisième université du pays (Université Assane Seck), Ziguinchor est sans conteste le creuset de la vie régionale, le foyer du progrès économique et l'un des pôles urbains les plus vivants du Sénégal, en plus d'être un centre touristique d'importance.

L'histoire de Ziguinchor, ancien comptoir portuaire portugais, est marquée par une tradition de brassage ethnique qui confère à la ville un caractère cosmopolite. C'est la seule région du Sénégal

[433] J.O. n° 6479 du Samedi 11 Juillet 2009, arrêté ministériel n° 4821 MDCL-DCL en date du 16 Avril 2009, article premier : En application des dispositions de l'article 2 du décret n° 86-761 du 30 Juin 1986 susvisé, modifié par le décret n° 92-1615 du 20 Novembre 1992, le nombre maximal de quartiers autorisé dans chaque Commune et il est de 40 pour la Commune de Ziguinchor.

où se trouvent tous les groupes ethniques et aussi un espace où s'exprime un multilinguisme fort et fondateur d'une solidarité intra-régionale. Yasmine Marzouk parle de l'existence d'une mosaïque ethnique en Casamance[434]. De Gouloumbou à Diogué cohabitent les Badiarankés, les Diolas, les Mandingues, les Balants, les Bainounks, les Mandjacks, les Mancagnes, les Peuls, les Wolofs, les Séreres sans compter les Pépels, les Manodjs...venus de la Guinée-Bissau. Entre ces peuples, des liens transculturels s'établissent sur une longue durée et entraînent une conscience régionale, en tant qu'expression de la fierté d'appartenir à une région et non comme un nationalisme[435].

3. La crise Casamançaise et son impact sur l'urbanisation de Ziguinchor

La région naturelle de Casamance, touchée par des conflits armés au début des années 1980 demeure fragilisée socialement et économiquement. Même si aujourd'hui, on observe une relative accalmie, le conflit fait des milliers de victimes et entraîne des conséquences politiques, économiques et sociales qui créent un malaise au niveau local, mais qui ébranle l'unité et la cohésion nationale. Ces troubles, issus d'un mouvement séparatiste mené par le Mouvement des Forces Démocratiques de Casamance (MFDC) provoquent de nombreux morts et des séquelles morales, psychologiques et physiques en raison notamment de l'usage des mines anti-personnel. Des milliers de personnes fuient en abandonnant leurs champs et leurs villages, les infrastructures sont négligées, les investissements cessent. Les conséquences de la crise se répercutent sur les activités économiques et le tourisme, la région est atteinte de marasme et le taux de chômage est important[436].

Compte tenu de la particularité de sa situation géographique, de ses données socio-économiques et caractéristiques socio-culturelles des relations entre la Casamance et les pays limitrophes (Gambie, Guinée-Bissau et Guinée Conakry), la région aurait dû faire après l'objet, après les indépendances, d'une étude plus approfondie de son intégration économique et sociale. Le renversement de sens des flux commerciaux et la création d'infrastructures pour combler son retard de développement s'imposent pour enrayer son isolement par rapport au reste du pays. L'absence de ces éléments dans les politiques des autorités post-indépendance fait naître de la frustration qui souvent est à l'origine des réactions négatives[437].

Le gros plan sur la crise casamançaise depuis son éclatement jusqu'à nos jours me sert de tremplin pour lire sur le terrain et notamment à Ziguinchor, ces conséquences sur le maillage urbain. Les milliers de ruraux qui ont fui les campagnes à la recherche de sécurité et de meilleures conditions

---

[434] Marzouk, (Y), Du côté de la Casamance : pouvoirs, espaces et religions, *Cahiers d'études africaines*, vol 33, Cahier 131, EHESS, Paris, 1993, p. 484.

[435] Manga, (M.L), *op.cit*, p. 29.

[436] Cyr, (I.M), *op.cit*, p. 24.

[437] Le Président Paul Corréa, Mémorandum de la délégation des cadres Casamançais (DCC) sur les événements survenus à Ziguinchor le 26 Décembre 1982, Dakar le 16 Avril 1984, p. 33.

de vie grossissent l'effectif de la population urbaine. Ainsi, l'étude démographique de l'an 2000 démontre les effets de la crise sur la situation du logement dans la commune de Ziguinchor : les flux migratoires régionaux liés à la crise casamançaise aggravent pendant plusieurs années le manque de logements (publics ou privés) et accélèrent la densification des parcelles et des concessions[438].

Cette situation est aggravée par l'application sur le terrain de la loi 64-46 de 1964 sur le domaine national, car elle coïncide avec le programme de lotissement de la ville de Ziguinchor. Ce projet institutionnel plonge des milliers de familles dans une subite précarité : des maisons sont détruites sans aucune étude d'impact social et des familles concernées par le projet sont expulsées par la force publique sans indemnisation ou relogement. Des groupes de pression apparaissent au moment de l'exécution du projet et arrangent les zones les plus prisées de la ville. C'est le début du phénomène de la spéculation et de la surenchère foncière au grand dam des légataires naturels. Les administrateurs complices utilisent la force publique pour mener une politique d'intimidation, d'asservissement et d'étouffement social. Il en résulte de vives contestations de la part des populations autochtones. C'est ainsi qu'en l'espace d'un an entre 1980 et 1981, plus de 2000 litiges fonciers demandent l'arbitrage de la justice locale, opposant des autochtones aux non-autochtones dans les quartiers Escale, Boucotte, Lyndiane, Périssac, Tilène et Alwar. Et dans la mesure où la plupart des plaignants se sont implantés sur les terres en question (non encore immatriculées) avant la loi de 1964, beaucoup d'entre eux ne disposent pas de titres de propriété officiels.

En outre, pour la plupart analphabètes, les occupants ne connaissent pas non plus la procédure légale d'administration foncière[439]. Ils se retrouvent souvent sans terre où s'installer et mener leurs activités, tout comme les migrants ruraux qui fuient la crise dans les villages mais qui ne s'identifient pas au nouveau mode de vie imposé par la force des choses. Tous sont refoulés à la périphérie de la ville, non encore lotie, et créent des formes urbaines aux antipodes des politiques d'organisation de l'espace, sans commodités, laissant la zone urbaine à des fonctionnaires qui ont su tirer parti de leurs relations pour accélérer le traitement de leurs dossiers d'attribution foncière.

Les lotissements selon Brou désignent les opérations de morcellement de terrains en vue de la création de lots affectés à des usages divers, dont les plus courants portent sur les réalisations immobilières affectées au logement ou à des activités. Ces lotissements accueillent des constructions irrégulières, illégales ou encore spontanées, hors des normes définies par les pouvoirs publics qui prescrivent les conditions de réalisation des lotissements sur le plan administratif, technique et financier[440].

---

[438] Cyr, (I.M), *op.cit*, p. 24.

[439] Diata, (X), *op.cit*, p. 44.

[440] Brou, (E.K), *« Les lotissements irréguliers et la production de la ville »*, Université de Bouaké/VST, *in Cahiers d'Afrique du CERASA*, n° 4, Migrations, Mobilités et Intégration en Afrique, Paris, Janvier 2010, pp. 1-18.

Les nombreux volumes consacrés aux villes africaines en général, et celles du Sénégal et de la Guinée-Bissau en particulier, montrent des villes résultant pour une large part de lotissements produits dans le contournement des règles officielles. Des artisans de ces lotissements, les propriétaires coutumiers notamment à Bissau, reviennent en permanence dans ces études indifféremment des époques et des fronts d'évolution des villes étudiées. Quelques auteurs évoquent des propriétaires para-autochtones ou encore néo coutumiers, pour témoigner des adaptations de la coutume aux données socio-économiques de l'ère urbaine[441].

Beaucoup de familles sont touchées par les lotissements lorsqu'en février 1976 le deuxième volet du Plan d'Urbanisme de la ville est mis en œuvre. La Commission de relogement mise en place pour l'attribution de nouvelles parcelles aux ayants-droit est essentiellement composée de fonctionnaires affectés à Ziguinchor et souvent non-originaires. Les membres de cette Commission profitent de leur statut pour s'arroger un important patrimoine foncier dans la commune en procédant par des expropriations forcées. La Commission déloge des familles de leurs terrains bâtis pour leur attribuer des parcelles vierges et donner les anciens lots à de nouveaux arrivants, alors qu'il aurait suffi de confirmer les premiers occupants dans le plan d'aménagement et attribuer les terres vierges aux nouveaux venus. Cela provoque la prolifération de quartiers précaires périphériques sans aménagement ni viabilisation à Ziguinchor comme Kandé, Néma II, Tilène, Lyndiane, Soucourou, Kandialan, et d'autres. C'est la conséquence des politiques urbaines déficientes et il est urgent de corriger cette situation et de promouvoir un développement urbain plus harmonieux qui s'inscrive dans la durabilité.

4. Urbanisation et changements climatiques à Ziguinchor

Le déficit pluviométrique de la période 1970-1990 combiné à la nette hausse des températures, a installé une longue période de sécheresse dans les campagnes casamançaises. Cette situation se traduit par une désorganisation de tout le système de production rural (baisse généralisée des rendements agricoles) rendant disponible pour l'exode rural d'importantes masses de population. L'afflux massif et renouvelé de migrants fuyant la précarité des campagnes vers Ziguinchor, exacerbé par la situation générale d'insécurité liée au conflit casamançais, contribue fortement à la croissance démographique de la ville.

La concentration progressive de la population dans les zones urbaines est une tendance observée à l'échelle mondiale. Ce phénomène impacte significativement la répartition spatiale de la population avec les conséquences qui en découlent en termes d'insécurité et de déficit d'accès aux

[441] Voir sur ce point les travaux de E. Le Bris (1982), Haeringer (1982), A. Yapi-Diahou (1981 et 1991).

services sociaux de base comme l'assainissement, la santé entre autres, mais aussi de maîtrise de cette forte pression démographique dans les grandes villes.

Au Sénégal, le taux d'urbanisation a connu une augmentation régulière depuis les années 1960. Le *Tableau 9* présente les tendances du taux d'urbanisation de chaque du Sénégal en 2018 (46 %).

Tableau 9: Répartition de la population urbaine et taux d'urbanisation par région en 2018

Régions/Années (2018)	Population urbaine	Taux d'urbanisation en %
Dakar	3499631	96
Thiès	1059728	52
Diourbel	282932	16
Kaolack	420151	37
Saint-Louis	504536	49
Lougua	235030	23
Fatick	143861	17
Tambacounda	205455	25
Kolda	219268	28
Matam	176142	26
Kaffrine	120854	18
Ziguinchor	309084	48
Sédhiou	119762	22
Kédougou	48133	27
Sénégal	7 344 567	46

(Source: ANSD, 2017-2018)

Cependant, ce taux d'urbanisation varie d'une région à une autre. Dans la région de Dakar, 96 % de la population vit en ville. Dans les autres régions, moins de la moitié de la population vit en milieu urbain. Seul, des régions comme Dakar, Thiès, Saint-Louis et Ziguinchor se situent au-dessus de la moyenne nationale en termes de niveau d'urbanisation avec respectivement 96 %, 52 %, 4 9%, 48 %[442].

Cet afflux de populations dans les villes du Sénégal en général et à Ziguinchor en particulier exerce aussi une très forte pression au niveau des services urbains le logement en particulier. Devant l'inexistence ou la très faible offre de logements souvent inaccessibles à la masse, l'occupation spontanée et illégale du sol se développe, notamment dans les espaces périphériques jusque dans les zones basses inondables et autres zones non constructibles. Des quartiers comme Santhiaba, Colobane, Belfort, Goumel à Ziguinchor sont créés dans ces conditions. Le changement climatique apparaît donc comme l'un des principaux moteurs de l'urbanisation en Afrique subsaharienne[443] où

[442] RGPH, Rapport National de présentation, Ministère de l'économie et des finances, Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, 2017-2018, p. 54.

[443] Barrios, (S), Climatic change and rural-urban migration: The case of Sub-Saharan Africa. *Journal of Urban Economics*, 60 (3), 2006, pp. 357-371.

en 2005, 72 % de la population urbaine habitent dans des bidonvilles[444]. La croissance spatiale non contrôlée ni contrôlée des villes a empêché la mairie de Ziguinchor de fournir les services urbains de base. Les déficiences dans le secteur de l'assainissement conduisent à l'organisation d'une collecte sectorielle et discriminatoire des ordures ménagères, essentiellement au détriment des quartiers irréguliers.

Le taux de desserte (par les camions, tricycles ou charrettes entre autres) pour le ramassage des ordures à Ziguinchor ne dépasse pas 25 %[445]. Dans la plupart des quartiers de Ziguinchor, l'incinération *in situ* et à l'air libre des ordures est le mode de gestion des déchets pratiqué par l'écrasante majorité des ménages, ce qui les expose à de sérieux risques sanitaires. L'absence de réseau d'égouts dans la plupart des quartiers de la ville transforme le sol en réceptacle des eaux usées par infiltration mais cela provoque des rejets en surface et la pollution des nappes souterraines, dans lesquelles puise une bonne partie de la population. L'occupation des bas-fonds et autres zones non *"aedificandi"* subit les récentes inondations qui aggravent l'insalubrité, avec des risques d'épidémie et des dommages aux habitations et autres biens privés.

Conclusion

La forme urbaine à Ziguinchor est comparable à celle des autres villes portuaires d'Afrique subsaharienne comme Bissau. Mais en raison de son isolement, Ziguinchor demeure dans sa conception urbanistique le reflet du système économique et politique de la colonisation française. Il a fallu que l'autorité coloniale française fasse table rase de l'ancien village portugais pour mettre en place les premiers éléments qui ont donné naissance une ville. L'évacuation des indigènes du site date de 1910 et le premier lotissement - qui correspond à la création des quartiers Escale et Santhiaba - également. Le quartier Escale devient alors non seulement le poumon économique de Ziguinchor grâce à son port, il devient aussi la *''ville blanche''*, administrative et résidentielle, qui se confond alors avec l'agglomération elle-même. Escale est aujourd'hui la trace indélébile de la présence européenne, notamment française, à Ziguinchor.

D'emblée, il a une allure urbaine avec ses rues perpendiculaires plantées d'arbres, ses vastes lots protégés des inondations par des remblais, où s'installent les sociétés commerciales, les maisons d'habitation en briques, les immeubles administratifs entre autres. L'éclairage public, l'eau courante, les rues principales goudronnées, les logements plus confortables finissent par transformer l'Escale

[444] UNFPA, *State of World Population,* Unleashing the Potential of Urban Growth, New York, 2007.

[445] Diémé, (J.S), Problématique de la gestion des ordures ménagères dans la commune de Ziguinchor : systèmes de gestion et impacts environnementaux. Mémoire de maîtrise de Géographie, Université Gaston Berger Saint-Louis, 2007, p. 27.

une vraie ville quadrillée à l'européenne, bien différente du village indigène de l'autre côté du boulevard d'isolement[446].

Quant à la ville africaine, elle se développe au bord de la ville blanche, à qui elle fournit sa main-d'œuvre. Divisée en deux secteurs, elle garde longtemps un aspect traditionnel au contact des rizières qui cernent à l'ouest et à l'est les quartiers : Boudody créé par les personnes chassées de l'Escale, et Diéfaye où s'installent les évacués de Goumel, Santhiaba et Boucotte. Les quartiers accueillent la très grande majorité des ruraux attirés par la ville font l'objet de plans de lotissements successifs en 1902. Un damier minutieux en est chaque fois la trame, qui délimite des îlots eux-mêmes divisés en concessions distribuées par l'État aux indigènes à Santhiaba et à Boucotte. Ces nouveaux quartiers ou ville africaine à une allure rurale et la culture du riz ou du mil y restent l'activité principale.

Les équipements publics n'apparaissent qu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale et restent très rudimentaires. Les extensions dues à l'afflux des ruraux, surtout durant la période de la crise casamançaise et les vagues de migration venues du nord du pays et des pays limitrophes donnent un aspect inachevé au paysage urbain. Les nouveaux lotissements qui tentent d'organiser cette occupation tous azimuts de l'espace urbain, notamment celui de Boucotte-Sud en 1955 et celui de Tilène-Sud en 1974 ne font que déplacer le problème. La ville africaine, toujours inachevée, échappe à l'image de campement provisoire, de fausse ville que l'on veut voir dans nombre de banlieues noires d'Afrique tropicale. Depuis les indépendances, les autorités s'efforcent d'atténuer la ségrégation entre l'Escale et les anciens quartiers africains, en améliorant notamment les infrastructures et en créant deux cités HLM à Néma et à Boudody.

Aujourd'hui, la ville de Ziguinchor souffre de l'épuisement de la quasi-totalité de son assiette foncière. Le service de l'urbanisme mène au coup par coup des programmes de restructuration des quartiers avec des plans de lotissement qui dessinent les zones d'habitat, les grandes infrastructures et les équipements, là où les populations se sont déjà installées. Toutefois, l'extension urbaine de la ville, favorisée par les vagues de migrants des pays limitrophes et des ruraux fuyant la rébellion, n'a pas été contrôlée ni planifiée efficacement et cela engendre de nombreuses carences en équipements et en service urbains. Les outils de planification existants sont actuellement obsolètes, notamment le PDU de Ziguinchor approuvé en 1983[447] qui a permis de guider les opérations d'extensions urbaines de l'époque.

---

[446] Bruneau, (J.C), *op.cit.*, p. 31.

[447] Extrait de l'entretien réalisé le 14 août 2017 au Service de l'Urbanisme de Ziguinchor avec Monsieur Lamine Sané Directeur de ladite structure.

Chapitre 12: Les stratégies de développement urbain durable : les réformes foncières à Bissau et à Ziguinchor

Introduction

Au cours de ces dernières décennies l'Afrique de l'Ouest a enregistré une croissance démographique constante et connaît changements politiques, économiques, culturelles et sociaux majeurs. Ce processus complexe de changement s'accélère dans les années 1990 et a un impact considérable sur la gestion des ressources foncières. Il faut toutefois noter que les régimes fonciers[448] ne connaissent qu'une évolution mineure : influencés par l'héritage colonial et combinant les systèmes coutumiers et de droit positif dans la régulation de la propriété, de l'accès, du contrôle et de l'exploitation des ressources naturelles, ils permettent la résolution des conflits pour la terre et appuient le développement agricole.

La terre est un bien économique, politique, social et culturel essentiel en Afrique. Le contrôle des ressources foncières, au niveau national et local, constitue également un moyen d'accumuler le pouvoir politique, économique et social. La réforme foncière est donc un processus hautement politisé qui peut être perçu comme une menace aux intérêts de certains acteurs. Elle est également perçue comme une opportunité de faire évoluer les relations sociales et politiques, en particulier, en ce qui concerne les inégalités liées au genre, à l'appartenance à un groupe, à l'âge etc. La nécessité d'une réforme dans la gestion du foncier est largement reconnue pour régler les contradictions entre les droits fonciers, les valorisations foncières, et l'exploitation d'opportunités économiques associées à une valeur foncière de plus en plus élevée en milieu rural comme urbain[449]. Le processus de réforme foncière est initié dans plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest comme au Sénégal ou en Guinée-Bissau au cours des dernières décennies dans des formes diverses.

1. Réformes et gestion foncière en Guinée-Bissau de la période coloniale à nos jours

L'urbanisation a pour objet de proposer une organisation réfléchie et responsable des espaces naturels, ruraux et urbains pour le respect de l'intérêt général et de la recherche d'équilibres des territoires. Elle reflète les enjeux dans la durée et leur traduction spatiale des politiques sociales, économiques, environnementales et culturelles. Cette dimension relie la maîtrise foncière à la planification urbaine, en rationalisant le potentiel du sol. Pour bien comprendre la question de l'accès,

[448] Les régimes fonciers en Afrique de l'Ouest englobent des ensembles complets de normes, de règles, de procédures de prise de décisions, et d'instruments qui réglementent la gestion, l'administration et la mise en valeur des terres dans tout contexte spécifique.

[449] Les réformes foncières en Afrique de l'Ouest : Secrétariat du Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, août 2006, p. 8.

de l'utilisation et du contrôle du foncier en Bissau, il est nécessaire de faire un gros plan sur les institutions du foncier en Guinée-Bissau. Ce qui permet de voir le niveau d'intégration et de prise en charge des fondamentaux du DUD dans les politiques publiques d'aménagements et de gestion du foncier.

2. Les Institutions de gestion du foncier en Guinée-Bissau

La Guinée-Bissau s'est caractérisée tout au long de son histoire par la présence constante de deux sources de légitimité et de deux modèles d'institutions :

- la légitimité publique, sur laquelle se base le droit des Etats, dit moderne ou positif, émane des règles et des institutions spécifiques, notamment le service de cadastre national ;

- la légitimité coutumière, sur laquelle se fonde tout un ensemble de règles et de coutumes, appelées de droit traditionnel. Ce système constitue le support pour la majorité de la population, et il s'appuie, du point de vue institutionnel, sur les institutions traditionnelles (indigènes) du pays.

A la fin de la guerre de pacification, les populations de la Guinée-Bissau, habitant dans les zones rurales, ont été soumises et ont commencé à payer un impôt à la Couronne portugais. La première norme pour la concession des terres dans la province de la Guinée-Bissau, date de 1919 et a été revue en 1938 et 1961. Ce règlement crée une nouvelle figure juridique : *a Concessão de Terras* (le fermage). C'est à partir de cette nouvelle figure juridique, qu'ont pris naissance les institutions publiques pour la gestion du foncier, notamment les services du cadastre. En termes institutionnels, la terre est gérée par les services municipaux (Câmara Municipal) et par les services du cadastre. Le premier s'occupe des terres urbaines, destinées aux constructions des habitations (celles de première classe), et le deuxième est responsable de la gestion des terres destinées aux activités de production (agricole, élevage du bétail, chasse, etc.).

On constate différents types distincts d'organismes dans l'intervention des populations sur les questions liées au foncier en Guinée-Bissau.

D'une part :

- le *chefe de fogão,* chargé de gérer l'intérêt commun d'un groupe de personnes, de ses parents les plus proches, en particulier de sa femme et de ses enfants qui, avec lui, partagent le même *fogão (*fourneau) ;

- le *chefe de morança* (le chef de famille) l'homme le plus âgé, entre les frères mariés, qui a la responsabilité de substituer le père, en cas de décès, dans la gestion des intérêts collectifs de la *morança* (famille dans le sens large du terme). Il peut administrer un ou plusieurs *fogão*. Ils ne partagent pas les repas tous ensemble, mais ils ont en commun un champ collectif, labouré par tous les membres actifs de la *morança* ;

- le *chefado de tabanca*est l'institution chargée de gérer la terre au niveau de la communauté. Normalement, la responsabilité de la gestion foncière n'est pas de compétence des structures d'un niveau plus élevé que celui de la *tabanca*. Les communautés mandingues et fulas, en passant par les balantes, accomplissent au sein de la *tabanca* toutes les tâches concernant la gestion foncière ;

- le *conselho de velhos* (le conseil des anciens) est une institution informelle, sollicitée à intervenir chaque fois que les problèmes dépassent la capacité de résolution du *chefado de la tabanca*. Sa fonction est plus de médiation et de réconciliation des parties que proprement de justice. Le droit d'adhésion inclut certains critères tels que l'âge et le prestige social ;

- le *regulado* est le dernier organe intégré par les institutions coutumières de gestion du foncier. Il n'existe pas dans toutes les communautés. Sa structure, sa fonction et ses compétences ont été modifiées pendant la période coloniale.

D'autre part :

- le Comité de base était l'organe institutionnel le plus bas de la structure de l'Etat, et cela avant l'ouverture politique de 1994. Par la suite, l'Etat a cessé de posséder un propre organe proche des communautés ;

- le Comité de section était l'organe qui gérait un ensemble de *tabancas*. Il fonctionnait, *grosso modo*, comme un équivalent ou un substitut du *regulado*. Cet organe a disparu après les indépendances ;

- l'administration de secteur est le seul organe de l'Etat qui survit encore, parce qu'il est le seul à recevoir un financement du gouvernement central, et il possède aussi des installations publiques de fonctionnement. Après l'abolition de l'impôt annuel sur les communautés, cet organisme, qui perçoit un pourcentage sur cet impôt, est entré dans une crise profonde, et le gouvernement central a fini par en oublier son existence, en termes de transferts de moyens financiers pour son fonctionnement.

3. Le pouvoir politique et la gestion du foncier en Guinée-Bissau

Pour bien comprendre la question de l'accès, de l'utilisation et du contrôle du foncier en Guinée-Bissau, il est nécessaire d'intégrer la relation qu'elles établissent avec les structures de pouvoir dans la population bissau-guinéenne. Carlos Rui Ribeiro dans son article *"Conflit et gestion du foncier en Guinée-Bissau"*[450] est largement revenu sur les systèmes politiques en Guinée-Bissau qui peuvent être divisées en trois grands groupes :

le système politique vertical, où le pouvoir central se focalise autour d'une seule personne (le chef de famille ou *regulo*), généralement originaire d'une seule famille régnante. Son territoire intègre plus d'une *tabanca* (cas des Fulas et des Mandingues) ;

[450] Ribeiro (C.R), Conflit et gestion foncière en Guinée-Bissau, www.fao.org/3/Y3932T/y3932t06.htm.

le système politique semi-vertical, où le sommet du pouvoir (*regulado*) peut être occupé à l'origine par plusieurs familles, ayant des règles plus ou moins complexes de succession. Plusieurs *tabancas* y sont assimilés (cas des Mandjaques et des Pepels) ;

le système politique horizontal, où il n'y a aucune famille régnante, simplement parce qu'une structure hiérarchique du pouvoir est inexistante. Il n'y a donc pas de gestion de pouvoir central qui intègre les *tabancas* (cas des Balantes).

Conformément aux systèmes de pouvoir, certaines relations, plus ou moins spécifiques, s'établissent avec le système agraire de chacune des communautés.

Dans le système politique horizontal, qui se rapporte au cas des Balantes, nous trouvons deux entités responsables de la gestion foncière : le propriétaire de la terre ou chef de terre, qui recouvre la fonction d'administrateur, et le *conselho d'anciões* (conseil des anciens), qui intervient au moment de la résolution des disputes ou des désaccords. Le *dono de chão* est la figure clé de tout le système. Il est le fondateur ou fait partie de la famille fondatrice de la *tabanca*. Il distribue à chaque chef de famille une portion de terre, de 25 m à 30 m, appelée *corda* en créole, qui s'étend de la limite de la zone la plus haute de la *bolanha* (marécage) jusqu'à la zone proche du fleuve. Chaque famille ou *morança* gère sa propre *corda*, considérée sa propriété, et peut la répartir entre les adultes de sa *morança*. Grâce à ce système de *corda*, chaque famille gère en autonomie l'eau de sa *bolanha*, et elle est responsable du morceau de *ourique de cintura*, qui la protège des marées (la *bolanha* d'eau salée est la principale terre de culture de ces communautés). L'accès aux hautes terres (pour la culture d'autres céréales, de tubercules ou de plantations) est plus facile; il suffit, en effet, de défricher une terre libre pour en être reconnu propriétaire. En cas de conflit ou de désaccord, le *conselho d'anciões* peut se réunir pour proposer des orientations ou prendre des décisions.

Dans le système politique vertical, qui se réfère aux Fulas en particulier, l'effet de la guerre et l'émancipation des jeunes renforcée par les revenus monétaires des dérivés de l'émigration ont provoqué, de façon accentuée, un processus de démembrement des grandes familles, qui a abouti à la naissance d'unités économiques plus petites, s'approchant ainsi de la famille intermédiaire entre le noyau familial et le système patriarcal (*morança*). La hiérarchie continue à exister, mais le cadre d'attribution des terres ou du contrôle du travail de l'autre semble avoir disparu. Dans un environnement confus par l'existence des *Comités de tabanca* au côté du *regulo*, les problèmes de la *tabanca* sont résolus par les *hommes grands* (les hommes anciens) auprès de la figure du fondateur de la *tabanca*. Tous les arguments relatifs à l'accès, à la possession ou à l'usage des hautes terres comme des *bolanhas* d'eau douce, sont gérés par la famille fondatrice de la *tabanca*. Seuls les *chefes das moranças* ont le droit de redistribuer leurs terres parmi leurs membres.

Dans le système politique semi-vertical, qui est le cas des Mandjaques, des Pepels de Pecixe et de Biombo, respectivement, la situation échappe à la règle générale qui a été observée dans les cas

précédents. En effet, dans ce cas, l'accès à la terre n'est pas une donnée acquise pour toutes les familles. La terre, dans les zones mentionnées ci-dessus, est propriété privée d'un ensemble de familles. A ces familles revient la responsabilité de sa redistribution en fonction du respect des règles établies, notamment le paiement d'une redevance. L'Île de Pecixe et la péninsule de Biombo sont des zones caractérisées par un fort degré de pénurie de terres ; par conséquent, la terre ne peut être l'objet d'achat et de vente, mais elle peut être l'objet d'un bail contre un paiement à effectuer tous les six ans.

Ce sont les mêmes pratiques et principes de gestion du foncier que ces communautés tentent de pérenniser face à un vide juridique et l'absence de réglementation claire sur le foncier en Guinée-Bissau.

4. La question du foncier à Bissau

La question foncière à Bissau est indissociable de l'évolution du statut de la ville. Après la construction de la forteresse Saint José Amura en 1766, la bourgade de Bissau devient la capitale du district de la Guinée portugaise subordonnée au Cap-Vert en 1836. L'archipel du Cap-Vert joue le rôle de tuteur pour la Guinée-Bissau et la relie à la métropolisation mais aussi le rôle d'écran entre elles. En 1855, une Commission municipale est mise en place à Bissau puis elle est élevée au rang de *''Vila''* en 1859. La Guinée-Bissau devient enfin une colonie à part entière par la décision administrative de la séparer du Cap-Vert en 1879. Cette décision accroît les effectifs de la population dans la colonie.

En effet, les Portugaisde plus en plus attirés par Bissau en raison de sa position stratégique (l'estuaire, la presqu'île, le climat) finissent par s'y installer (depuis 1915 après la fin de la guerre de pacification). Dès la phase des explorations, les Européens ont l'habitude d'emprunter les cours d'eau pour pénétrer à l'intérieur du continent africain et ce type de sites permet d'acheminer plus facilement les produits vers l'Europe en sécurité. Comme à Luanda, Maputo ou Praia, les Portugais et les autres puissances coloniales s'installent dans des sites d'îles, sur des cours d'eau ou simplement sur la côte. A l'arrivée des missionnaires franciscains vers la fin du XVIème siècle, des comptoirs sont déjà implantés le long des côtes et l'objectif à cette époque est de faire des échanges avec les Africains notamment avec les Pépel qui vivaient un peu à l'intérieur des terres. Ce contact suscite l'apparition d'un groupe hybride appelé les *''gourmets''*. Le négoce est assuré par les Portugais et les *lançados* qui vivent dans des cabanes. Les échanges et les services qui s'y créent, attirent de nombreuses populations de la Guinée portugaise et surtout de la périphérie de Bissau. Petit à petit, la bourgade prend de l'importance en reléguant au second plan Cacheu, au plan administratif, militaire, démographique, économique, etc., de sorte que dans l'appropriation du sol, des problèmes surgirent entre les colons portugais et les Pépel.

Dès lors, la couronne portugaise met sous contrôle les populations hostiles à l'occupation et à l'appropriation l'espace. Jusqu'en 1915, la Guinée portugaise (et donc la ville de Bissau) n'est pas encore pacifiée. Le Portugal fait face à des populations belliqueuses qui refusent toute soumission à la couronne portugaise. En 1913, une grande partie de la Guinée reste aux mains de ses habitants.

Carlos Pereira, gouverneur de 1910 à 1913, énumère en 1914 les différentes ethnies. Au sujet des Floup, il note : « *quand l'occupation s'étendra, ces populations seront d'ici peu d'années, entièrement pacifiées. Pour ce qui est des Brame, leur pacification est une tâche facile et déjà aujourd'hui en voie de réalisation. En ce qui concerne les Balante, leur soumission à l'autorité portugaise dépend de l'élargissement de l'occupation. Et pour les Pépel, l'occupation de leur territoire (Bissau) va être effectuée bientôt et d'une manière décisive, mais ils possèdent des qualités guerrières et sont relativement bien armés, car ils furent employés par le gouvernement de la Colonie, il y a quelques années, comme auxiliaires contre d'autres groupes ethniques* »[451]. Pereira veut sans doute parler des *''gourmets''* Pépel de Bissau. A propos *« des Bissagos, les Européens les soumettent peu à peu et en fait d'importants instruments de travail. Quant aux Mandjaque, dans leur territoire, malgré le défaut d'occupation, il se fait beaucoup d'opérations commerciales »*[452].

En 1905, Fonseca se montrait acerbe. Et d'après lui, la couronne exerce tout juste une souveraineté effective au centre de la Guinée tandis que plusieurs des plus riches régions de la province demeurent encore complètement insoumises, telles l'Oio, Bassarel, la Costa de Baixo, les Bijagos et Balantes. En 1913, elles restent encore insoumises[453].

C'est finalement lors des campagnes conduites par le capitaine Teixeira Pinto pour soumettre les peuples encore libres, que Bissau est finalement soumise. Elles se sont échelonnées sur deux années, de 1913 à 1915 de manière sanglante. La première campagne se déroule d'avril à août 1913, dans l'Oio. La prise de Mansoa, capitale de la résistance Oinca, est suivie de la construction d'un poste militaire pour marquer la présence des colons et les armes des populations locales sont saisies. La seconde campagne est menée contre les Pépel et les Mandjaque et entre janvier à avril 1914 dans la région de Xuro et de Costa de Baixo. Et comme lors de la première campagne, ces populations sont soumises et un poste militaire construit. De campagne en campagne, les combats sont plus rudes, les forces portugaises plus nombreuses, la résistance africaine plus forte. La troisième campagne, de mai à juin 1914, concerne les Balante de la région de Mansoa. En mai 1915, la quatrième et dernière campagne de pacification est menée par Teixeira Pinto contre les Pépel de l'île de Bissau.

C'est enfin le 17 août 1915 que les Portugais arrivent à bout de la résistance Pépel. Et comme pour les précédentes campagnes de pacification, chaque soumission des populations est suivie de

[451]Mettas, (J), *op.cit*, p. 51.
[452]Mettas, (J), *op.cit*, p. 51.
[453]Mettas, (J), *idem*, p. 52.

réquisition d'armes, de la construction de poste militaire et de lever d'impôt sur les paillotes. Les résistances des chefs coutumiers contre l'occupation et le contrôle de déplacement des populations par les autorités coloniales et les changements constants de statut de Bissau, sont à l'origine de l'extension de la bourgade.

Sur le plan de l'aménagement du territoire, le XXème siècle est marqué par de grandes avancées dans la gestion du foncier à Bissau. En 1914, la ville européenne est ouverte sur l'extérieur avec le démantèlement de la muraille qui l'isole du reste du pays. Bissau a alors l'aspect d'une petite agglomération de vieilles habitations aux rues étroites avec de nombreux entrepôts. Cette petite bourgade qu'on appelle aujourd'hui *''Bissau velho''*, est tournée vers son port et entourée par un ensemble de villages Pépel. Entre ces deux entités, se trouve le village *''gourmet''* avec lequel les premières maisons de la bourgade se mélangent et se disputent l'espace. La même année, Bissau est élevée au statut de ville. A partir de ce moment, une tendance d'expansion de la ville européenne se dessine de plus en plus vers le nord, l'ouest et vers l'est qui constituent aujourd'hui respectivement la zone de l'actuelle présidence, le quartier *Chao de Pépel* et la zone de l'hôpital Simao Mendes.

Les nouvelles mesures administratives prises par le législateur portugais pour restructurer la cité sont lourdes de conséquences au plan foncier : elles sont à l'origine de la démolition des paillotes Pépels en vue d'agrandir la bourgade. Ainsi les habitants de la périphérie immédiate de la forteresse sont expulsés hors des limites tracées par le législateur. C'est le début de l'étalement urbain sous forme d'habitat diffus avec la création du quartier des Pépels en périphérie de la ville. D'autres quartiers voient le jour avec les nouveaux arrivants en provenance des campagnes. De fil en aiguille, la ville s'étend en refoulant les indigènes à la marge. Cela creuse les inégalités entre autochtones et colons : une ségrégation spatiale avec des limites bien définies entre les quartiers africains et européens en est la manifestation.

Après la guerre de pacification qui s'achève en 1915, la muraille qui marque la ségrégation sociospatiale entre Européen et Africains, en particulier les *''gourmets''*, est détruite. Ce mur était pour les Portugais un moyen de défense et de protection contre les assauts répétés des Pépels, autochtones de Bissau, qui se rebellent fréquemment contre l'accaparement de leur terre.

Bissau est élevée au statut de ville en 1914, quand la muraille est démolie. A partir de ce moment, la ville subit ses premières transformations sous l'effet d'un exode rural massif et des politiques d'aménagement lancées par le pouvoir colonial portugais. L'augmentation de la population européenne dans les grandes agglomérations de la colonie, en particulier à Bissau, pousse les autorités coloniales portugaises à prendre des initiatives en vue de maîtriser le foncier. En 1919, les colons portugais décident que les terres occupées par les autochtones appelées « zones réservées » ne peuvent être concédées sauf si la personne désirant une concession parvient à obtenir le consensus de la communauté locale concernée. La création de la deuxième couronne constitue une rupture avec la

ville coloniale. A la même période commencent à apparaître des quartiers spontanés et le développement d'une trame urbaine irrégulière. Pour faire face à cette prolifération de quartiers spontanés et souvent illicites, l'administration coloniale utilise le prétexte de la peste bubonique en 1922 pour entreprendre des actions de restructuration et d'assainissement en ville. De vieilles maisons sont démolies, des rues sont élargies et plusieurs mesures sont prises sur le plan de la réglementation foncière. La plus importante est la loi d'expropriation qui aboutit au démantèlement du village *''gourmet''*.

Dans le nouveau Plan Directeur de Bissau, un plan en quadrilatère définit le nouveau périmètre urbain, les populations Pépels de Bissau sont exclues. C'est le premier Plan Directeur de la ville de Bissau mis en plan en 1925. La même année, un nouveau marché et un cimetière municipal sont construits. A ce moment, la ville de Bissau commence à célébrer les héros de la guerre d'indépendance sont largement magnifiés, c'est ainsi qu'en 1929, le monument monument Teixeira Pinto (qui a mené la guerre de pacification de la Guinée-Bissau de 1913 à 1915) est élevé. En novembre 1939, la forteresse est classée monument national portugais. De même, le monument *''Esforça da Raça''* érigé sur la place de la couronne face au palais du gouverneur et est inauguré en 1941.

Le pouvoir coloniale ayant le champ libre depuis la pacification de la colonie en 1936, peut désormais s'occuper de la construction de la ville selon sa propre convenance. Dès lors, l'aménagement et la gestion du foncier à Bissau prennent une autre tournure. Le foncier urbain est contrôlé et n'entretient avec l'intérieur que des contacts limités liés à la perception d'impôt de paillote. Cette politique foncière a un impact très fort sur le régime foncier privé et celui du domaine de l'Etat, ses effets sont encore visibles dans le maillage urbain à Bissau.

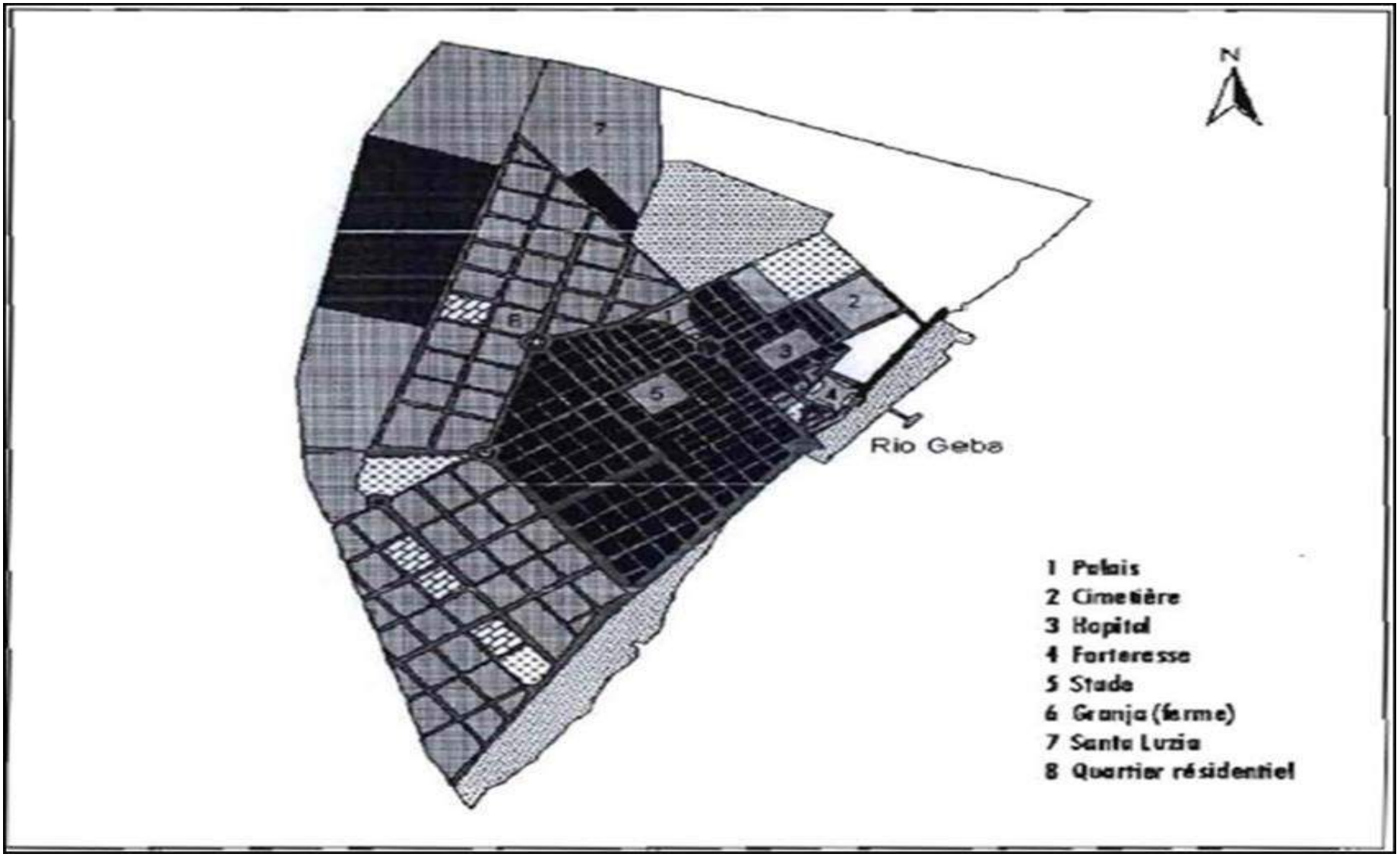
De vastes chantiers sont lancés pour donner à Bissau un nouveau visage : une brigade de construction est créée en janvier 1944. De nombreux édifices publics sont construits pendant la décennie 1940 pour abriter les services publics transférés: le palais du gouverneur, la cour de justice, le musée, la bibliothèque, la mairie, la douane etc. Autour du palais du gouverneur, sont construits le quartier résidentiel des fonctionnaires supérieurs appelé quartier Portugal à à l'ouest et l'est, le quartier *Vieira Machado* pour les fonctionnaires moyens.

L'organisation de la commémoration officielle du cinquième centenaire de l'arrivée des Portugais en Guinée-Bissau en 1946 est un motif supplémentaire pour la modernisation de la ville. Le bitumage des différents axes de la ville et l'aménagement de leurs terroirs commence. Au niveau du quai de Pinjiguiti (dans le port de Bissau) des réaménagements permettent de le prolonger pour faciliter l'embarquement et le débarquement d'un plus grand nombre de passagers et de marchandises.

A travers ces aménagements, l'administration applique une ségrégation spatiale entre quartiers européens et quartiers indigènes séparés par deux routes périphériques. Le quartier européen se referme sur lui-même tandis que le quartier africain cherche à l'encercler. Une loi déterminant le périmètre et la juridiction de la ville est promulguée en 1944. Ainsi, le PDU des années vingt est repris avec quelques modifications pour gagner à sa cause les populations locale : certains quartiers comme Santa Lusia accueille une nouvelle couche sociale (les semi-assimilées) ; dans le quartier indigène *Chao de Pépel* des opérations d'assainissement sont menées mais le réseau de canalisation pour le drainage des eaux pluviales reste sommaire.

La ville de Bissau, notamment sa partie européenne atteint ainsi un niveau d'équipement et d'infrastructures assez satisfaisant. Cela attire de nombreuses populations européennes mais aussi africaines. Dès lors, il devient nécessaire de penser à élargir la ville. En juin 1948, l'acte législatif n°1 416 approuve le PDU de la ville *(Carte 20)* : il élargit l'aire de Bissau en définissant de nouvelles limites. Ainsi, la zone qui constitue aujourd'hui les quartiers Cupelom, Calequir, Rossio, Pefine, Amedalai, Sintra-Nema, Reno Gambiafada, Varela et Bandim, abrite les quartiers résidentiels. Un espace est prévu au nord pour abriter les habitations du nouveau quartier de Santa Luzia. Selon le plan, la ville européenne s'élargit vers le nord et le sud aussi des déguerpissements doivent avoir lieu[454].

[454] Mendy, (F), *op.cit*, p.73.



Carte 20: Plan Directeur d'Urbanisme de la ville de Bissau approuvé en 1948
(Source : Mendy, F, 2006)

L'expropriation foncière pour réaliser ces vastes travaux de restructuration, est autorisée pour des raisons d'intérêt public. La dépossession foncière des indigènes prend de plus en plus d'ampleur à partir de 1960. Le décret n° 43 894 de 1961 (publié au moment où Casa Gouvéa était au commandement) classe la terre en trois catégories : les domaines urbains ; les domaines délimités pour attribution collective aux populations et exploitation communautaire selon les coutumes locales ; et les terres dites vacantes. Les autorités coloniales sont les seules habilitées à décider de la classification des terres[455].

De nombreux abus marquent le processus de ce classement de la terre. La première loi sur la terre du Portugal colonial date de 1856. Elle établit le principe des concessions, principe qui est plus ou moins en vigueur jusqu'à aujourd'hui, en particulier dans le décret loi de 1961, toujours valable dans l'attente des règlements de la nouvelle loi. Les droits des indigènes sont protégés mais les différents décrets considèrent que cette protection ne s'applique que sur les terres cultivées, sans prendre en compte les réserves[456]. Le concept de terres vacantes devient l'un des moyens qui encourage l'expansion coloniale. Cela se traduit d'abord par le fait que toutes les terres sont la propriété de l'État colonial, ensuite les espaces réservées qui réservent l'usage aux natifs de la zone concernée, est limité uniquement aux espaces cultivés ou occupés par des populations. Un processus complexe permet la légalisation d'un droit d'usage pérennisé dans le temps et transmissible. Ce processus a été modifié par la loi de 1998.

Après les indépendances en 1974, l'État bissau-guinéen adopte en effet le 6 mars 1998 la loi 4/75, nationalisant toutes les terres qui deviennent propriété de l'État, un patrimoine commun à tous. La terre est donc intégrée dans sa totalité au domaine public de l'Etat excluant l'usage particulier. Cette loi concerne aussi bien la propriété du sol que celle du sous-sol, et elle se heurte à une conception populaire du droit d'usage du sol, dans laquelle seule la valorisation du sol confère un droit sur la terre. Une expression très répandue dans le pays dit que *« terra é de quem à aproveita »*, autrement dit la terre appartient à celui qui la met en valeur.

Face aux difficultés d'application de la loi de 1998 nationalisant les terres, l'Etat pour éviter un vide juridique continua d'appliquer le décret colonial de 1961 (décret n° 43 894 de 1961) sur la concession. Le principe de la concession a donné un visage original à la situation agraire de Guinée Bissau. Les "*pontas"* (plantations) sont apparus au milieu du XIXème siècle. Ce sont d'abord plus des zones de contrôle commercial que des propriétés agricoles. Ceci explique leur superficie démesurée

[455] Les réformes foncières en Afrique de l'Ouest, Secrétariat du Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, Août 2006, p. 35.

[456] Aime (L), Pescay (P), Tonneau (J.P), Valorização dos recursos fundiários na Guiné Bissau, Relatório de avaliação, Direcção de Serviços Geográficos e Cadastrais, COMISSÃO ECONÔMICA EUROPEU, 2001, p. 4.

et de fait leur nombre limité. L'indépendance gèle toute nouvelle concession jusqu'à la fin des années 80 où la politique de libéralisation économique se traduit par un appui à une agriculture dite commerciale et moderne. Le modèle peut être qualifié de brésilien. Personnes privées ou sociétés développent une agriculture moderne, ouverte sur le marché, permettant de fournir travail et devises[457].

Au milieu des années 1980, les partenaires au développement intervenant en Guinée-Bissau exhortent le gouvernement à réformer la loi foncière. Un premier projet de loi est soumis à l'Assemblée nationale en 1985 sans succès. Un deuxième projet est présenté par la Commission des réformes foncières en 1990 qui n'est pas non plus adopté par l'assemblée. De fait, le système de concession foncière continue d'être appliqué et même renforcé. En effet, l'Etat bissau-guinéen et le cadastre ne disposent pas de moyens pour appliquer la loi de 1961 qui prévoit une fiscalisation des conditions de mise en valeur de la terre. C'est pour cette raison que les services du cadastre déjà en relation avec le Ministère de l'Agriculture, définissent alors quelques lignes de travail pour développer leurs capacités institutionnelles, avec l'objectif de traiter des demandes de concessions et de les fiscaliser ; mais aussi faire reconnaître les droits des communautés à l'accès à la terre. Ces orientations sont à l'origine d'un projet d'appui institutionnel (Services de Soutien et d'Assistance des Tabancas). Ce projet a eu deux effets principaux. Il a garanti une capacité d'intervention minimum du cadastre. Il a permis une discussion parfois polémique sur ce que doit être une politique de valorisation des ressources foncières. C'est cette discussion qui a inspiré le projet Valorisation des ressources foncières, approuvé en octobre 1994.

La réflexion prend en compte la complexité des problèmes à résoudre du point de vue social, juridique, fiscal et institutionnel. Trois objectifs sont poursuivis. Il s'agit entre autres de disposer d'un instrument cadastral simple et efficace, de garantir une meilleure sécurité des droits fonciers traditionnels, et d'améliorer la mise en valeur qualitative et quantitative des concessions. Beaucoup d'activités ont été menées pour l'atteinte de ces objectifs. Comme activités réalisées on peut citer entre autres : la formation de techniciens dans la perspective de la création d'un cabinet privé, réhabiliter le réseau géodésique, restructurer le service du cadastre, fiscaliser les concessions, définir une méthodologie de délimitation des villages, élaborer un système de taxe et d'impôts.

La stratégie de ce projet qui devait durer 3 ans est basée sur la réalisation d'une campagne cadastrale systématique, qui devait commencer en janvier 1997. Cette campagne doit mobiliser instruments et la méthodologie élaborés durant la première année du projet, notamment un réseau géodésique en bon état, un processus de législation renouvelé, une méthodologie de délimitation des villages, un système de fiscalisation intégré dans la délimitation des villages. Cette stratégie a été

[457] *Idem*, p.5.

légèrement modifiée par la suite pour prendre en compte la complexité des situations locales et le processus de préparation de la loi. Le projet a connu des difficultés diverses.

Pour la réhabilitation du réseau géodésique, le problème principal a été un budget insuffisant. La formation initiale des agents a été une contrainte. L'élaboration de la loi de la terre a bloqué un certain nombre d'initiatives. Par ailleurs, il a parfois été difficile de rencontrer une expertise technique adaptée aux réalités particulières de la Guinée Bissau. Enfin le service du cadastre est une administration aux tendances bureaucratiques.

En avril 1998, une nouvelle loi foncière qui prend en compte les recommandations du projet de Valorisation des ressources foncières (les travaux qui ont eu lieu entre 1996 et 1997) est votée à l'Assemblée Nationale mais n'a pas pu être appliquée. La guerre de juin 1998 a stoppé cette dynamique de rationalisation du foncier en Guinée-Bissau.

La méthodologie de délimitation des villages consiste en une séquence d'activités pour comprendre les règles de gestion foncière traditionnelle, identifier et matérialiser les limites des villages. Les activités menées dans l'axe réseau géodésique ont été centrées sur l'utilisation du GPS. Les techniciens du projet ont été formés à l'utilisation de cet instrument qui permet des gains de temps importants dans les travaux de levés topographiques. La réhabilitation du réseau géodésique est un projet plus ambitieux conçu dans la perspective de la création d'un institut géographique national. Malgré quelques difficultés de budget (le coût du travail avait été sous-estimé), les bornes (406) sont en place. Le géo-référencement devait être réalisé en 1998. La guerre l'a empêché. La question est aujourd'hui de savoir comment réaliser ce géoréférencement de la manière la plus efficace possible.

L'informatisation du processus de légalisation était l'action principale de l'axe réorganisation du cadastre. En outre, bien que ce travail n'ait pas été initialement prévu, l'actualisation des cartes de l'atlas a été effectuée à partir de photos satellites. Les cartes ont été livrées au premier trimestre de 2001. Elles peuvent être utilisées telles quelles même si leur lisibilité peut être améliorée (toponymie, routes..). Le service du cadastre a souffert de la guerre. Le matériel informatique a été volé. L'édifice a été endommagé. Aujourd'hui le cadastre est abrité dans des conditions précaires qui rendent difficiles la concentration nécessaire à un travail de récupération. Les archives ont été largement détériorées. Le registre des concessions définitives, l'atlas et de nombreux actes ont disparu.

La Communauté Économique Européenne (CEE) a repris son financement à compter du 15 octobre 2001 avec comme objectif la récupération des archives. Après quelques tâtonnements, le processus de récupération des actes semble bien défini. Une brigade mobile prend contact systématiquement avec les propriétaires. Le rythme de travail reste insuffisant. La fiscalisation et l'impôt foncier n'ont pu être mis en œuvre. Ils dépendent de la loi et de ses règlements.

L'Etat moderne s'est donc implanté en Guinée-Bissau, quand les Portugais ont cessé d'être des migrants et de payer un impôt aux autorités autochtones, et ont acquis le statut de colon, chargeant d'un impôt les populations maintenant soumises à son pouvoir (impôt de *Palhota*). Cela s'est produit après la victoire des Portugais dans les campagnes appelées de pacification entre 1900 et 1915.

La conséquence directe de l'établissement de ce type d'Etat unitaire sur les populations africaines, en particulier en ce qui concerne les aspects agraires, a été d'en faire un instrument d'expropriation de fait des populations agricoles de la gestion de leurs territoires et de leurs ressources.Pendant la période coloniale, ce système a fonctionné de façon plus ou moins efficace car la culture administrative coloniale se fonde sur un aspect fondamental : tous les citoyens se soumettent à la loi de la même manière.

En revanche, la culture administrative guinéenne, après l'indépendance, ne se base plus sur le principe des citoyens égaux et indifférenciés. En effet, au cœur de la culture autochtone, indépendamment de l'ethnie d'appartenance, les personnes ne sont pas égales et ne sont pas traitées de façon indifférenciée : les hommes sont différents des femmes, les jeunes n'ont pas les mêmes droits que les personnes âgées et l'accès à la connaissance est sélectif et discriminatoire. Au sein même de la culture administrative du PAIGC, on distingue de façon évidente deux types de citoyens : les combattants et les non combattants.

Il existe en outre un troisième facteur : le PAIGC a détruit les structures intermédiaires qui doivent exister entre l'Etat et le citoyen. Il a aboli l'existence du *regulo* et des chefs traditionnels, et il a instauré à leur place les Comités de *tabanca*. Ces derniers, n'ayant pas la légitimité nécessaire aux yeux de la population, ont cessé d'être des structures de médiation pour devenir de simples structures d'informations. On se trouve dans une situation où la gestion traditionnelle est devenue illégitime, l'administration publique est pratiquement inexistante et où l'accès aux ressources est devenu, de fait, libre.

5. Les réformes foncières au Sénégal et ces répercussions à Ziguinchor : la Loi sur le Domaine national (LDN) de 1964 et la Loi d'Orientation Agro-Sylvo-Pastorale (LASP) de 2004

L'analyse des deux réformes foncières au Sénégal depuis son indépendance, sous le régime socialiste sous l'égide du président Léopold Sédar Senghor en 1964, puis sous le régime libéral démocrate avec président Abdoulaye Wade en 2004 n'est pas exhaustive. Mais celle de 1964 permet de comprendre l'une des pages les plus sombres de l'histoire de la Casamance en général et de Ziguinchor en particulier : la crise casamançaise du début des années 1980. Cela permet également d'aborder le rapport entre le foncier et la crise casamançaise afin de mieux la situer dans le contexte sénégalais.

En raison de ses multiples implications sociales, politiques et culturelles, la réforme foncière instituée par la loi 64-46 du 17 juin 1964[458] relative au domaine national, est celle qui provoque le plus de remous au Sénégal. Elle alimente des débats passionnés à travers tout le pays spécialement en Casamance (à Ziguinchor). Bien qu'elle soit exemplaire dans son inspiration, cette réforme n'a pas fait l'unanimité dans son application, car certaines dispositions dans son contenu ne tiennent pas compte des réalités traditionnelles et socioculturelles des populations sénégalaises. Lors de la rentrée des Cours et Tribunaux de l'année 1980-1981, 16 ans après son entrée en vigueur, le président Senghor soutenait que *« le bilan fait apparaître un certain nombre d'écarts entre les prescriptions du législateur et la situation sur le terrain en matière financière »*. La qualité d'une réforme telle que la LDN, ne se mesure pas seulement aux intentions qui le sous-tendent, mais la manière dont elle est appliquée.

Pour un observateur occidentale, la question est de savoir s'il existe une propriété traditionnelle de la terre en Afrique subsaharienne et dans l'affirmative, quel en est le sens. Denise Paulme se référant à un article de Chabas datant de 1957, constate ainsi que *« l'existence du droit foncier en milieu africain traditionnel a été contestée »*[459]. Une telle prise de position est toutefois contrebalancée par un nombre d'études en la matière.

Il existe trois niveaux de régulation des sols. Il y a d'abord celui des hiérarchies anciennes, qui tentent de perpétuer, tout en le reformulant, l'application d'un droit coutumier tel qu'il a prétendument existé dans l'histoire de ces sociétés. Dans ce schéma, les élites coutumières sont désignées à partir d'une légitimité historique dont elles se prévalent en tant que descendants, de rois, de guides religieux (dans les confréries par exemple) ou de chefs de terres. Au Sénégal, ce sont les Lamans[460] les chefs des terres.

Ensuite, celui des collectivités territoriales dont les représentants sont élus au suffrage direct. Ces derniers, tout en évitant de rompre totalement avec les pratiques « coutumière », ont introduit un droit positif qui constitue la base de leur légitimité. Les élus locaux ainsi identifiés peuvent entretenir des relations clientélistes avec les représentants de l'État central (qui pilotent le parti-État et distribuent les ressources) et les pouvoirs maraboutiques qui disposent de bases électorales puissantes.

---

[458] Loi n° 64-46 du 17 juin 1964 relative au Domaine national, J.O. 3 690 du 11 juillet 1964 : 905 e.s. Décret n° 64-573 du 30 juillet 1964 fixant les conditions d'application de la loi n° 64-46 du 17 juin 1964 relative au Domaine national, J.O. 3 699 du 29 août 1964 : 1 123 e.s, art. 36-38 ; Décret n° 64-574 du 30 juillet 1964 portant application de l'article 3 de la loi n° 64-46 du 17 juin 1964 relative au Domaine national, autorisant à titre transitoire l'immatriculation au nom des occupants ayant réalisé une mise en valeur à caractère permanent, J.O., n° 3 700 du 29 août 1964 : 1 167 e.s., art. 1-7, Décret n° 66-858 du 7 novembre 1966 portant application de l'article 5 de la loi n° 64-46 Du 17 juin 1964 relative au Domaine national et fixant les conditions de l'administration des terres du Domaine national à vocation agricole situées dans les zones urbaines, J.O., n° 3 857 du 19 novembre 1966, p. 1518 et s.

[459] Paulme, (D), *« Régime foncier en Afrique Noire »*, Présence Africaine, 1963, pp. 109-132.

[460] Laman ou Lamane (également Laam ou Lam) - c'est-à-dire maître de la terre ou chef propriétaire du sol – en langue sérère désigne l'aristocratie terrienne, mais c'est aussi le titre des anciens rois sérères de Sénégambie,

Enfin, celui des administrations publiques qui ont la charge de la formulation et de la mise en œuvre de la politique foncière.

La privatisation des régimes fonciers en Afrique subsaharienne est une parenthèse dans les modes de Gouvernance foncière, car le mode dominant reste celui des régimes fonciers coutumiers hybridés. Les régimes de tenure fonciers sont ainsi marqués par une pluralité de normes qui résulte de la coexistence d'un droit coutumier hybridé, largement appliqué par les collectivités rurales, d'une législation foncière occidentale « moderne » descendante du droit romain et également de règles et conventions relevant de systèmes ancestraux[461]. L'inadéquation des concepts tirés de la législation foncière du droit occidental, le lien sacré entre l'homme et la terre, le rôle éminent du maître de la terre, et le fait que partout les liens entre les hommes comptent plus que les droits sur les choses, que le droit foncier doit assurer la cohésion du groupe : tels sont les grands principes que l'on relève dans la quasi-totalité des études sur le droit foncier traditionnel en Afrique subsaharienne. A l'instar de beaucoup de pays africain, le Sénégal ne fait pas exception à la règle jusqu'à l'avènement de la loi de 1964 relatives aux réformes foncières.

Ainsi, au Sénégal, on constate l'unanimité des discours des acteurs en faveur d'une réforme foncière capable de contribuer à relever les défis de la sécurité alimentaire et de la gestion durable des ressources naturelles. Depuis le milieu des années 1990, des tentatives de réformes sont lancées par le gouvernement sénégalais sans qu'aucune d'elle n'ait réellement pris en compte l'ensemble des enjeux liés au foncier[462]. Malgré l'unanimité en faveur de la réforme foncière, que tous jugent urgente, ses objectifs et ses instruments ne font pas consensus. Une nouvelle dynamique basée sur une démarche inclusive et participative est lancée en 2012 avec la mise en place de la Commission Nationale de Réforme Foncière[463] (CNRF) pour lutter contre certaines pratiques locales qui s'éloignent des textes législatifs.

L'État du Sénégal s'engage désormais à améliorer la gestion foncière pour répondre aux besoins de développement et de cohésion sociale. La CNRF s'emploie à concrétiser le caractère irréversible de la réforme foncière basée sur les principes de participation, de décentralisation, de l'encouragement de l'agriculture familiale et commerciale, de respect des droits de l'homme, des droits des femmes et des minorités. Cette réforme foncière conforte la vision d'un Sénégal émergent, socialement intégré et économiquement dynamique. Elle doit contribuer à l'amélioration de la

[461] Ndiaye, (A), *« La réforme des régimes fonciers au Sénégal : condition de l'éradication de la pauvreté rurale et de la souveraineté alimentaire »*, *in Réponses de la gauche aux crises agraires africaines*, 2011, pp. 35.

[462] Gestion foncière au Sénégal : enjeux, état des lieux et débats, Actes, Initiative Prospective Agricole et Rurale, décembre 2010, p. 4.

[463] *« Le foncier au Sénégal : état des lieux et perspectives pour la modernisation de l'agriculture »*, séance académique solennelle, 24 mars 2016.

Gouvernance foncière, à l'augmentation de la productivité des terres et à la promotion de moyens d'existence viables et durables pour les populations dans un climat sociopolitique apaisé[464].

6. Evolution de la Loi sur le Domaine National (LDN) de 1964

Au Sénégal, la législation foncière est composée d'une série de textes et de réglementations juridiques, basés sur la loi de 1964 relatives au domaine national (64-46) et la loi de 1972 relatives aux communautés rurales (72-75). La décentralisation de 1996 consacre le transfert des pouvoirs aux régions, aux communes et aux communautés rurales dans les domaines de la gestion des terres, de l'environnement, de la gestion des ressources naturelles et de l'aménagement du territoire. La réforme de 2013 relative à la communalisation intégrale avec l'Acte III de la décentralisation, renforce les communes et transforme les communautés rurales en communes en les dotant plus de pouvoir en la matière. Le régime foncier issu de la loi de 1964 s'applique à 95 % du foncier rural ; il définit les terres appartenant à l'État toutes les terres qui n'ont pas été enregistrées avant la loi de 1964. Les terres de l'État entrent dans quatre catégories : les domaines urbains ; les forêts classées, les parcs nationaux, etc. ; les terres communautaires ; et les zones pionnières. On peut accéder à la terre par occupation, autorisation, bail ordinaire, bail à long terme et concession[465]. Les élus locaux dans les communes peuvent attribuer des terres selon les pratiques coutumières, pourvu que celles-ci soient mises en valeur. Toutefois, en 2003, un avant-projet de la loi-cadre pour le développement agro-sylvo-pastoral tenant compte des sensibilités politiques suscitées par la nature de la réforme foncière est soumis à l'Assemblée Nationale. Cette loi communément dite Loi d'Orientation Agro-Sylvo-Pastorale (LOASP) est promulguée au printemps 2004 suite à des consultations élargies avec les producteurs ruraux et la société civile.

Cependant, si la loi de 1964, s'inspirant de la conception négro-africaine des droits fonciers dans laquelle la terre représente un patrimoine sacré, collectif et inaliénable proposait un système socialiste africain la socialisation des terres est à la fois conforme à la tradition et à la coutume, mais aussi au défi moderne du développement économique selon le Président Léopold Sédar Senghor. Mais la loi de 2004 véhicule l'idéologie libérale en consacrant l'existence d'un marché de la terre qui demande à être gouverné. Elle préconise ainsi une logique d'incitation aux investisseurs pour faire émerger des unités de production capitalistes. Cette volonté de créer et d'accompagner un capitalisme agraire est également affirmée à travers la Grande Offensive Agricole pour la Nourriture et l'Abondance (GOANA) en 2004 sous l'égide du Président Abdoulaye Wade. Ainsi les nouvelles

[464] Professeur Moustapha Sourang, Président de la Commission nationale de réforme foncière.

[465] Les réformes foncières en Afrique de l'Ouest : Secrétariat du Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, Août 2006, p. 46.

orientations du secteur agricole portent sur la création d'un environnement attractif et incitatif en milieu rural pour transformer l'agriculture familiale vers des systèmes intensifiés, diversifiés, durables et respectueux des ressources naturelles, avec une transition par des systèmes extensifs de production[466].

D'après la LDN, les communautés locales ont des droits d'usage reconnus sur les zones de terroir. En stipulant que la terre est gérée par l'État - à travers les communautés rurales[467] - et en ne concédant aux communautés locales que des droits d'usage, la législation foncière en vigueur consacre la primauté absolue de la propriété étatique sur la propriété coutumière, supprimée en 1964[468]. Le traitement des droits coutumiers par la modernité foncière à travers cette loi, s'est manifesté par la simplification du régime foncier. Les droits coutumiers sur le sol ont été supprimés. Les règles coutumières d'accès au sol ont été modifiées. Les chefs de terre traditionnels ont été remplacés par la Nation qui devient le maître de la terre. Car, dans une grande partie du pays, le *laman* est le premier occupant du lieu. Il est aussi un chef de communauté ou plus précisément de familles ou de lignages. Mais il n'est pas le propriétaire éminent du sol, il est le doyen et le représentant d'un groupe dont il est chargé d'administrer les biens fonciers avec les obligations et les avantages que cette fonction comporte. Le *Laman* est également le prêtre du culte des génies terriens[469]. Les obligations foncières dues au *laman* sont peu importantes : elles revêtent moins un caractère économique que religieux et ont plutôt une signification symbolique. A l'époque coloniale, sous des influences diverses, les prestations foncières changent parfois de caractères, et perdent quelque peu leur signification symbolique pour se transmuer en véritable redevance[470]. Aujourd'hui, aucune délibération ne peut plus se faire sans l'autorisation préalable du représentant de l'État. L'État est substitué au chef de terre traditionnel. Il devient le « maître de la terre », remplaçant ainsi les anciens *lamans*[471].

Lors de la promulgation de la Loi de 2004, le chapitre consacré aux questions foncières est supprimé pour éviter de retarder l'approbation de cette loi. Le débat sur la question foncière est ainsi séparé de l'examen de la politique agricole et de développement rural. Cela illustre la difficulté d'assurer la médiation dans les conflits d'intérêts entre différentes parties prenantes et de parvenir à

---

[466] Ndiaye, (A), *« La réforme des régimes fonciers au Sénégal : condition de l'éradication de la pauvreté rurale et de la souveraineté alimentaire », in Réponses de la gauche aux crises agraires africaines,* 2011, pp. 35.

[467] Qui sont devenues des communes à part entière avec l'Acte III de la décentralisation depuis 2013.

[468] Policy Brief, *« Décentralisation et réforme foncière au Sénégal »*, Initiative Prospective Agricole et Rurale, n°5, 2015, pp. 1-4.

[469] Diop, (A.B), *« La tenure foncière en milieu rural Wolof (Sénégal) ; historique et actualité »*, Notes Africaines, 1968, pp. 48-52.

[470]Rabelais, (P), *« Domaine national et développement au Sénégal »*, Bulletin de l'IFAN, 41, B.3, 1979, pp. 508-538.

[471] Policy Brief, *« Décentralisation et réforme foncière au Sénégal »*, Initiative Prospective Agricole et Rurale, n°5, 2015, pp. 1-4.

un consensus sur la fiabilité et la teneur de la réforme foncière. La réforme foncière demeure toutefois une priorité absolue pour le gouvernement et les producteurs sénégalais.

Au début de l'année 2005, dans un discours officiel, le président Wade exprime son point de vue sur les principales orientations de cette loi. Selon lui, la réforme vise quatre objectifs majeurs, à savoir : *« la valorisation de la terre, l'amélioration de la qualité des transactions, la prospérité du monde rural et la protection de notre environnement »*. Elle est élaborée de concert avec les acteurs et les parties prenantes sur l'ensemble du territoire national. Elle est progressivement mise en œuvre et basée sur un essai pilote[472]. Par la suite, une Commission sur la Loi foncière est mise en place dans l'optique de réviser la Loi de 1964 et de préparer une loi de réforme foncière, mais ce n'est toujours pas réalisé malgré les multiples efforts de son prédécesseur Macky Sall en la matière. De fait, le Sénégal est toujours sous la législation de 1964 sur le Domaine National en ce qui concerne le foncier.

7. Situation foncière actuelle à Ziguinchor : les défis liés à la croissance urbaine et l'aménagement du territoir communal

7.1.La situation foncière et défis liés à la croissance démographique

Dans une logique de planification urbaine, où les réserves foncières à Ziguinchor s'amenuisent à cause de la croissance démographique, de la spéculation foncière et de la recherche croissante de la maison individuelle, se développe un modèle d'habitat standard pour une meilleure gestion de l'assiette foncière disponible. Cette politique permettant d'utiliser rationnellement la ressource foncière à Ziguinchor, finit par atteindre ses limites naturelles et administratives. Le problème majeur de la ville est qu'il n'existe plus de zone d'extension : la présence du fleuve Casamance et les deux marigots de Boutoute (à l'est) et de Djibélor (à l'ouest) empêchent l'extension depuis la décennie 1980. En plus de l'accroissement naturel, les populations déplacées à cause de la crise casamançaise, viennent accroître l'effectif de la population de la commune. Ziguinchor reçoit beaucoup de populations issues des villages où régnait l'insécurité.

Il convient de souligner à ce stade que la crise casamançaise trouve ses origines dans l'appropriation des terres de la région par les autorités locales (communément appelées les nordiques), représentantes du pouvoir central, au détriment des populations de Casamance, et dans le mépris dont les populations autochtones, notamment les Diola, font l'objet. De là naît la revendication

[472] Rentrée solennelle des cours et tribunaux, allocution de Maître Abdoulaye Wade, Président de la République du Sénégal, Dakar, Sénégal, 12 Janvier 2005. Disponible à l'adresse : http://www.gouv.sn/discours_

indépendantiste, portée par l'Abbé Diamacoun Senghor[473]. Le 26 décembre 1982, à Ziguinchor, capitale régionale de la Casamance, un millier de personnes tentent d'enlever le drapeau sénégalais qui flotte au-dessus de la Gouvernance. Des tracts du MFDC appellent à l'indépendance. Cette manifestation est considérée comme l'acte fondateur de la revendication indépendantiste. Ainsi, durant les années de conflit, dans ces zones stratégiques[474], la violence des affrontements entraîne un exode de 60 000 à 80 000 personnes, et un abandon de plus d'une centaine de village[475]. L'arrivée d'une grande partie de cette population rurale en ville et leur insertion à beaucoup modifié le foncier à Ziguinchor.

7.2.Les défis urbains : l'aménagement du terroir communal

La majeure partie des nouveaux venus s'est implantée en périphérie créant des habitations spontanées et irrégulières sans aucune norme urbanistique. D'où la mise en place d'un PDU, mais il n'intègre pas dans sa mise en œuvre les néo-citadins déplacés par la crise casamançaise. A l'époque de la réalisation du premier PDU de Ziguinchor, (élaboré en 1981 et terminé en 1983), le cas des populations déplacées et le nécessaire aménagement dù à leur présence, ne sont pas prises en compte. Dans ce PDU, sont prévues les grandes lignes du développement de la ville en matière d'aménagement et d'équipement. Dans le détail, l'urbanisme respecte plus ou moins le PDU.

Le PDU a une durée de vie de 20 ans, autrement dit en 2003 déjà il est caduque et n'est plus en phase avec le rythme de développement et les besoins de la ville. Depuis, ce n'est que du pilotage à vue. Il n'y a plus depuis lors un nouveau PDU pour Ziguinchor. Pour la plupart des lotissements, ils ont été effectués entre 1980 et 1995. Ce sont des étudiants en architecture venus de Dakar qui ont réalisé ces lotissements et non pas des urbanistes ou des techniciens de la ville. C'est ce qui fait que beaucoup de failles existent dans le plan directeur. Ces derniers n'ont pas pris en compte certains aspects dans l'aménagement urbain. La logique de développement urbain durable qui prend en charge

---

[473] Au cours des années 70, les émissions de la radio animées par l'abbé Diamacoune sur l'entente régionale de l'Office de la Radiodiffusion et de la Télévision Nationale Sénégalaise, retracent l'histoire de la Casamance et deviennent peu à peu un forum où les populations expriment leurs frustrations : spoliations de terres, en milieu urbain comme en milieu rural, imposition d'une loi sur le domaine national et d'un code forestier ne tenant pas compte des us et coutumes de la région, mépris culturel dans lequel les populations casamançaises sont tenues par des personnes originaires des autres régions du Sénégal. Dès lors, les propos du religieux glissent vers la dénonciation du comportement des étrangers, fonctionnaires ou commerçants venus d'autres régions du pays, vis-à-vis des autochtones ; le sentiment d'une identité casamançaise ou d'un particularisme diola se renforcent dans l'esprit des auditeurs. Diamacoune construit ainsi un discours indépendantiste. Pour relayer cette revendication, en 1981/1982, le MFDC est fondé ; il porte le nom du parti politique créé par Emile Badiane et Ibou Diallo, en 1947/1948, dans le but de permettre à des casamançais de siéger à l'Assemblée Nationale du Sénégal.

[474]Culture de cannabis dans l'ouest du département de Bignona et les terres de cultures de l'arrondissement de Diattacounda qui sont essentiellement vouées à la riziculture et à l'arboriculture, donc confrontées au même moment, à un même contexte (attaques et déplacements de population) mais présentent deux environnements différents qui induisent inévitablement des enjeux différents.

[475] Robin, (N), Ndione, (B), *« L'accès au foncier en Casamance : L'enjeu d'une paix durable ? »*, Handicap International, Dakar, Avril 2006, pp. 1-15.

les volets économiques, sociaux et environnementaux n'est pas réellement prise en compte dans le plan directeur.

Aujourd'hui, il est question de corriger les erreurs du passé en mettant l'accent sur des politiques d'aménagement et de réhabilitation urbaines qui prennent en compte des préoccupations d'un urbanisme durable. Avant chaque projet de lotissement, des études d'impact environnemental sont effectuées par les Services de l'Environnement pour évaluer la viabilité du projet. Ce qui n'est pas le cas au moment de la réalisation de l'ancien PDU de 1983.

Le PDU de 1983 précise seulement les zones d'habitats, zones industrielles, forêt classée, le domaine de l'État, etc. Dans les détails, il y a que des morcellements : au niveau des communes qui portent ces lotissements, il n'y a pas de spécialiste de l'urbanisme. Les lotissements sont confiés à des géomètres privés qui ne comptent que sur l'argent. Et puisque les parcelles sont facturées, ils ne tiennent pas souvent compte de la nécessité de certaines commodités dans les lotissements, car il y a des parcelles dans les lots, plus les lotisseurs gagnent de l'argent.

Par rapport à la dynamique territoriale, les anciennes communes de la ville sont délimitées depuis 1960 par décret. Ce décret indique la superficie de la commune, le nombre de quartiers dans chaque commune ainsi que ses limites. Aujourd'hui, à Ziguinchor, il ne reste que 300 ha de libre du périmètre communal, l'assiette foncière est presque épuisée. Sur cette superficie restante, un projet de création d'un pôle urbain est réalisé. Tous les lotissements qui sont en train d'être bâtis actuellement à partir du pôle urbain se font en dehors du périmètre communal de Ziguinchor, notamment dans la commune de Niaguis. Même dans la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de Ziguinchor, le lotissement pour les parcelles assainies qui sont prévues se situe (depuis la nouvelle loi sur l'Acte III de la Décentralisation) dans la commune de Niaguis où 4 042 parcelles ont été réalisées. Cette situation interpelle les autorités de la commune qui ne peuvent plus se passer de l'inter-communalité comme alternative afin de répondre aux besoins fonciers de la ville de Ziguinchor, car la ville s'étend vers les communes de Niaguis et de Nyassia.

Comme le périmètre communal de la ville est épuisé, l'exploitation foncière empiète beaucoup sur les terres agricoles. Pour le Directeur du Service de l'Urbanisme de Ziguinchor (Mamadou Lamine Sané), c'est toujours cette logique qui s'applique, résumée dans une vieille expression populaire : *« quand l'habitation arrive les plantations reculent »*. Ziguinchor, à l'image de la région, lie étroitement son à son économie à l'agriculture. Un certain nombre de ménages pratiquent en effet la riziculture et le maraîchage dans les basses-terres, dans les parties inondables et les zones marécageuses (cf, carte altimétrique de Ziguinchor). L'arboriculture est aussi présente dans la commune. Les vergers sont essentiellement composés de manguiers, d'orangers, de mandariniers, d'anacardiers et d'autres agrumes. Cette activité constitue une source supplémentaire de revenus pour

les populations, notamment dans la périphérie de la ville, même si on trouve quelques fois en centre-ville des arbres fruitiers.

L'empiétement de la ville sur les territoires ruraux a un effet sur l'agriculture péri-urbaine. L'extension urbaine se fait au détriment des campagnes ce qui réduit la surface disponible de terres agricoles, le départ des producteurs vers d'autres zones, la baisse des rendements, et enfin la hausse du prix des céréales cultivés dans la ville. La hausse des prix des produits alimentaires s'explique par la baisse de l'effectif des producteurs provoquée par l'extension de la ville sur la périphérie sud. Aujourd'hui, le tout bétonné par le nombre impressionnant de constructions qui transforme radicalement le paysage urbain.

Pour sauvegarder les zones agricoles, il faut arrêter de lotir et d'aménager, car la ville et son entourage immédiat est constitué d'espaces agricoles. Mais avec le rythme actuel de l'urbanisation et le besoin croissant d'habitat pour abriter les nouvelles populations, la seule alternative possible est de morceler les territoires agricoles au détriment des cultures et des zones humides. Pour pallier le manque d'espace, la taille des parcelles est considérablement réduite. On passe de parcelles de 600 ou de 500 m² à des parcelles de 300 à 225 m² le nouveau standard dans les zones d'habitations. Par comparaison, à Dakar, les parcelles sont de 150 m^2. Ces dimensions réduites de la superficie des habitats permettent de composer avec le manque d'espace et proposent une alternative durable à la demande de logement.

Les litiges fonciers qui interviennent entre les populations qui disposent des droits historiques d'occupation dans les zones à lotir d'une part et la mairie d'autre part disparaissent peu à peu. Les populations comprennent qu'avec la spéculation foncière et le modernisme, il faut que ces espaces soient lotis, aménagés et viabilisés. L'émergence de quartiers irréguliers sans lotissement ni viabilisation et la concentration de populations dans certains quartiers lotis, constituent les problèmes majeurs qui mettent en échec la Gouvernance urbaine à Ziguinchor. Dans les quartiers situés en périphérie de la ville, les infrastructures manquent, et même là où elles existent, elles sont insuffisantes.

La croissance de la population entraîne une forte pression foncière qui se traduit concrètement par davantage d'occupation irrégulière, un non-respect des plans de lotissement et d'urbanisme par les populations peu soucieuses des normes d'habitation. Cette occupation irrégulière est un frein à la réalisation d'infrastructures d'assainissement et rend certains quartiers inaccessibles (Némé II, Tilène etc,), les espaces verts sont quasiment occupés. Dès lors, se posent des problèmes d'accessibilité, de mobilité, d'assainissement, d'aménagement, de circulation des biens et des personnes.

Les lotissements permettent donc d'avoir accès à des infrastructures de base dans des quartiers regroupant une forte population dans le besoin. Parmi ces infrastructures, les routes permettent le

désenclavement mais tout aussi important celles qui permettent l'accès à l'eau avec les raccordements de la SEN'Eau et à l'électricité fourni par la Société Nationale de l'Électricité (SENELEC), à l'assainissement, à des structures sanitaires et scolaires, etc. Dans certains quartiers déjà lotis comme Kandialang-Est, le phénomène présente un autre visage de la situation de la ville : les services sociaux de base sont insuffisants, voire inexistants ; il n'y a pas de voirie, ni d'éclairage public. Cette situation est visible dans presque tous les quartiers appelés anciennement africains et leurs extensions. Ce qui pose des problèmes d'insécurité, d'accessibilité et de collecte des déchets dans ces quartiers.

L'attribution de parcelles par la mairie aux populations pose un certain nombre d'incompréhensions et demeure une véritable source de conflit entre les populations, les délégués de quartiers et la municipalité. C'est pour cette raison que la mairie et les services compétents trouvent des mécanismes pour régler les problèmes notés dans les lotissements. En 2016, la mairie de Ziguinchor organise un séminaire d'information pour tous les acteurs concernés, notamment les délégués de quartiers et ceux qui détiennent des droits historiques sur les vergers. A l'issue de cette rencontre est arrêté qu'après le morcellement des champs dans les localités concernées, qui sont désormais rattachées au périmètre communal, la répartition doit être faite plus ou moins équitablement en fonction du nombre de parcelles. Le système d'attribution précise que si un ayant-droit détient plusieurs parcelles, il n'en prend que la moitié et le reste est réservé à la municipalité. Par exemple, si un ayant-droit à trois parcelles, deux lui sont attribuées et la dernière est réservée à la mairie[476]. Les lots en réserve entrent dans le patrimoine de la mairie qui y réalise soit des infrastructures publiques ou bien les rétrocède à des tiers.

Dans les lotissements réalisés par les autorités municipales sous Robert Sagna (édile de la ville de Ziguinchor de 1976 à 2000), la mairie revient pour faire de nouveaux morcellements. Cela provoque beaucoup de litiges fonciers tantôt entre les populations elles-mêmes, tantôt entre les populations et la mairie qui réalise des morcellements sur les terres prévues pour certaines infrastructures telles que des mosquées, des marchés, des structures de santé ou d'autres infrastructures. Certaines parcelles sont attribuées sans disposition légale, d'autres sont construites sans permis de construire ni autorisation d'habiter, les espaces verts sont habités et les délimitations entre les lots attribués n'obéissent pas aux normes d'urbanisme. Face à ces initiatives, certaines populations s'organisent pour s'opposer à ce qu'elles nouvelle donne.

7.3.Les litiges fonciers à Ziguinchor

Les litiges fonciers notés entre les populations qui disposent des droits historiques d'occupation dans les zones à lotir d'une part et la mairie d'autre part disparaissent peu à peu. Les populations

[476] Sané Mamadou Lamine, Chef Service de l'Urbanisme de Ziguinchor, entretien réalisé le 14 Août 2017 à Ziguinchor.

comprennent qu'avec la spéculation foncière et le modernisme il faut que ces espaces soient lotis, aménagés et viabilisés. L'émergence de quartiers irréguliers sans lotissement ni viabilisation et la concentration de populations dans certains quartiers lotis constituent des problèmes majeurs qui mettent en échec la Gouvernance urbaine à Ziguinchor. Dans les quartiers situés en périphérie de la ville, les infrastructures manquent, et même là où elles existent, elles sont insuffisantes.

Les litiges fonciers à Ziguinchor sont le résultat d'une mauvaise gestion du foncier après la réforme de 1964. Trois commissions attribuent les parcelles. L'une est basée à la Gouvernance, une autre à la Mairie et à la Préfecture. Toutes ces Commission sont plus ou moins légitimes, donc concrètement une même parcelle peut être attribuée à plusieurs propriétaires qui disposent chacun d'un numéro d'attestation d'attribution. Les incohérences dans le partage de compétence pour l'attribution des parcelles sont à l'origine de nombreux litiges fonciers et sont à l'origine du combat des forces indépendantistes de Casamance pendant près de 30 ans.

La goutte d'eau qui fait déborder le vase est le fait que le terrain où est construit aujourd'hui l'hôtel Néma Kadior est attribué à un promoteur privé en lésant les ayants-droit. Des revendications, des contestations et des révoltes des ayants-droit lésés dans leur droit historique sur la terre éclatent. Parmi ces ayants-droits Monsieur Bodian, professeur d'anglais au Lycée Guignabo de Ziguinchor, convoqué à Diabir une réunion pour toutes les personnes dans la même situation que lui pour défendre leurs intérêts communs. Ainsi pour régler définitivement ces litiges fonciers, le maire Robert Sagna décide par arrêté de dissoudre toutes ces Commissions d'attribution des parcelles et de les regrouper en une seule sous la direction de Bernard Mané (remplacé par la suite par Omar Diop qui annule les lotissements de Mané).

Plus de 4 000 cas litigieux sont recensés. Les attributions se font souvent dans les bureaux par affinité, par appartenance à un même parti politique, par amitié, ou par connaissance sans aucune visibilité exacte sur le statut des parcelles et sans tenir compte des droits historiques afférents. De fait, la plupart des attributions ne sont pas enregistrées au cadastre, certains ne disposent que d'une simple attestation d'attribution et ont construit sans vérifier que le numéro de parcelle est effectivement à leur nom[477]. Donc pour régler le problème, Robert Sagna ancien maire de la ville, réalise un lotissement de 1 000 parcelles à Diabir. Et pour tous les litiges concernant des parcelles déjà construites, une autre parcelle de remplacement est proposée à Diabir. Pour des raisons d'honneur et de droits historiques, ces litiges fonciers ne sont pas toujours résolus d'une manière définitive.

Les litiges fonciers sont d'une ampleur sans précédent à Ziguinchor. La maison de justice a enregistré entre 2007 et 2012, près de 107 cas de litiges foncier dont 69 trouvent une solution

[477] Extrait de l'entretien réalisé avec le Chef de de Service Régional de l'Habitat et de l'Urbanisme de Ziguinchor le 14 Août 2017.

satisfaisante. Il faut cependant noter que les demandes de médiation pour des conflits fonciers augmentent d'année en année. Aussi, la mairie a mis en place une Commission litige présidée par Khadidiatou Sonko, pour faire un état des lieux de la situation de la ville. D'après elle, il y a encore aujourd'hui *« 112 cas de litiges fonciers enregistrés à Ziguinchor. Parmi eux, 81 cas datent du temps de Robert Sagna et concernent essentiellement des quartiers comme Kandialang Est et Ouest, Belfort, Kadior. Les autres cas interviennent depuis 2009 sont enregistrés sous le magistère de l'actuel maire Abdoulaye Baldé. Par exemple, entre le 16 octobre 2014 et le 22 octobre 2015, 31 cas ont été reçus par la nouvelle Commission de litige et sont pris en charge. Dans ces cas de litiges, les 13 sont enregistrés à Néma II et les 18 autres à Koboda Les documents administratifs qui attestent l'attribution de parcelles par l'ancien régime socialiste (jusqu'en 2000) sont annulés par arrêté pris par le maire Robert Sagna. Il est nommé à la tête de la Commission Omar Diop. Ce dernier décrète que toutes les attributions faites du temps de son prédécesseur sont nulles et non avenues »*[478]. Beaucoup de quartiers lotis sont revus, cela engendre de terribles malentendus entre les acteurs. Par exemple, le lotissement de 2005 qui est annulé en 2009 par la Commission d'attribution. La mairie estime que les premiers lotissements ne respectent pas les normes et les parcelles ne sont pas distribuées aux ayants-droit légitimes. Le jeudi 06 Mai 2021, des litiges fonciers sont encore notés à Kantène opposant les populations réunies autour du collectif dénommé les planteurs (d'anacardiers) de Kanténe contre l'octroi de 25 hectares de terre à une coopérative de l'ancienne société SDE (devenue SEN'EAU). Chose que ces habitants de Kanténe refusent, depuis belle lurette. Ce litige foncier vient s'ajouter à une série de problèmes fonciers devenus une vraie poudrière dans la partie sud du pays.Telle est la situation actuelle du foncier à Ziguinchor.

Conclusion

Depuis les indépendances, les pays africains affichent la volonté de procéder à une décentralisation de l'Etat et une déconcentralisation administrative qui se traduit par une décentralisation du pouvoir de décision sur les espaces urbains depuis le pouvoir central vers les autorités locales. L'aménagement des villes de Bissau et de Ziguinchor depuis le début des années 1970 et 1980 remplit spontanément les trames urbaines, sans une planification globale. L'aménagement durable d'un territoire implique une bonne maîtrise du foncier. A Ziguinchor comme à Bissau, la gestion du foncier échappe au contrôle des pouvoirs publics. Malgré l'existence de nombreuses lois et réglementations sur le foncier, leur application se heurte aux pouvoirs traditionnels des chefs coutumiers qui font valoir le

[478] Khadidiatou Sonko, chef de la Commission de litige foncier, Ziguinchor, extrait de l'émission sur la Zig FM animé par Mamadou Gassama avec comme invité l'édile de la ville monsieur Abdoulaye Baldé mis en ligne le 13 Novembre 2015.

droit coutumier coutumier sur la terre. Cette situation est à l'origine de nombreux conflits fonciers entre les populations elles-mêmes, entre des communautés et l'Etat, ou entre l'Etat et les chefs coutumiers notamment.

Garantir l'accès à la terre aux communautés locales dans les limites du possible pour qu'elles la valorisent et assurer son bon usage dans les projets d'aménagements urbains à Bissau et à Ziguinchor doit donc nécessairement passer par une gestion concertée entre le pouvoir public et le pouvoir traditionnel. Aujourd'hui, le défi qui se pose aux autorités dans ces deux villes, est de mener des réformes foncières capables de relever les défis de la sécurité alimentaire, de la propriété privée et de la gestion durable des ressources naturelles, de la protection de l'environnement, spécialement des zones humides et des espaces verts. Bissau et Ziguinchor possèdent chacune des caractères exceptionnels, chaque site présente des particularités paysagères, socio-culturelles plus ou moins riches, mais aussi des problèmes environnementaux, sociaux assez similaires.

Les villes de Bissau et de Ziguinchor ont très peu de capacités d'investissement, qui se réduisent pour l'essentiel à financer des équipements de proximité et à l'assistance sociale. Pour rendre les villes de Bissau et de Ziguinchor viables et faciliter leur gestion foncière, une solution est de réunir plusieurs collectivités et de mutualiser leurs moyens financiers pour régler les conflits fonciers et réaliser un aménagement durable.

Toutefois, au Sénégal, l'Acte III de la décentralisation du 28 décembre 2013, qui crée des intercommunalités, augmente les compétences des collectivités locales en matière d'aménagement urbain, mais appauvrit leurs capacités financières. Pourtant, l'Etat est pleinement conscient du risque que représente le fait d'ériger des collectivités synonymes de coquilles vides, incapables d'accomplir leurs missions, aussi la loi stipule que « *ne peuvent être constituées en communes que les localités ayant un développement suffisant pour pouvoir disposer de ressources propres nécessaires à l'équilibre de leur budget »*[479] Est-ce à dire que les autorités sénégalaises considèrent que toutes les communes existantes comme Ziguinchor remplissent ces critères ?

[479] Loi n° 2013-10 du 28 Décembre 2013 portant Code général des Collectivités Locales, article n° 73.

Chapitre 13: La disponibilité en eau au Sénégal et en Guinée-Bissau : le cas des villes de Bissau et de Ziguinchor

Introduction

Malgré un potentiel en ressources en eau (eaux de surface et souterraines) très important[480] au Sénégal et en Guinée-Bissau, la question de l'eau est une des préoccupations nationales majeures. Compte tenu des enjeux auxquels est confronté le secteur : rareté et l'irrégularité des pluies, vulnérabilité de la ressource en eau, disparité de la répartition spatiale, conflits actuels ou futurs pour l'exploitation, surexploitation, dégradation de la qualité de l'eau, l'équité dans l'accès à la ressource en eau entre les zones, les groupes sociaux, les différentes activités socio-économique, etc[481].

La crise de l'eau dans beaucoup de pays en Afrique subsaharienne s'explique à la fois par la pénurie absolue d'eau, par la pauvreté et par des politiques de gestion de l'eau inadaptées. Face à l'urgence de passer à de nouvelles formes de gestion de l'eau, pour l'atteinte des Objectifs de Développement Durable (ODD) de l'ONU, ce chapitre revient sur différents aspects de la question de l'eau et les défis qui lui sont liés. Un état des lieux de la situation actuelle des ressources en eau au Sénégal et en Guinée-Bissau en général, à Ziguinchor et à Bissau en particulier est abordé.

1. Les défis de l'eau dans le monde et en Afrique

Partout, à travers, le monde le problème de l'eau se pose tous les jours. En 2015, 2,3 milliards de personnes, soit près d'un tiers de la population mondiale, n'ont pas accès à des systèmes d'assainissement de l'eau et 844 millions de personnes n'ont pas accès à l'eau potable. L'OMS définit l'eau potable comme ayant des caractéristiques microbiennes, chimiques et physiques qui répondent aux normes internationales et nationales en ce qui concerne la qualité de l'eau de boisson. Le manque d'eau potable a des effets plus importants sur les femmes et les enfants : chaque jour, elles passent plusieurs heures pour chercher de l'eau, faisant une longue marche, portant une lourde charge d'eau et même leur bébé sur le dos. Les Nations Unies estiment qu'en Afrique subsaharienne, 40 milliards d'heures par an sont perdues pour de la collecte d'eau potable[482].

Les autres problèmes liés au manque d'eau et à la pauvreté sont les coûts de santé, en raison des maladies hydriques et d'une hygiène insuffisante. La consommation d'eau souillée non potable a des conséquences terribles sur la santé et la nutrition des populations : les organismes sont fragilisés,

---

[480] CONGAD, Livre bleu « L'eau, la vie, le développement humain » Rapport pays : Sénégal, Document de consultation fourni par SENAGROSOL CONSULT, 2009, p. 29.

[481] Ministère de l'Hydraulique/DGPRE, 2007.

[482] The Water Project, 2016: *Poverty and water. The water project*. Accessed 10th July 2016. UNDP Human Development Report, 2014: *Sustaining human progress,* Reducing vulnerabilities and building resilience.

infectés et comme un certain nombre souffrent également de malnutrition, cela conduit rapidement à la mort, notamment, la mort d'enfants de moins de cinq ans. Environ 700 000 enfants meurent chaque année à cause de maladies liées à l'eau. Les familles dépensent beaucoup pour acheter des médicaments. En 2015, le secrétaire général des Nations Unies, Ban Ki-moon, a déclaré qu'environ 42 000 personnes meurent chaque semaine de maladies transmises par l'eau et d'une hygiène insuffisante.

Le problème de l'eau et la pauvreté ont même des effets négatifs sur l'éducation : la majorité des personnes qui devraient aller à l'école ou au travail ne le peuvent pas soit à cause du temps consacré à la corvée d'eau soit à cause des maladies hydriques[483]. Environ 297 000 enfants de moins de cinq ans décèdent chaque jour du fait de la diarrhée causée par la consommation d'eau souillée et de mauvaises conditions d'hygiène[484]. Le dernier rapport sur les inégalités en matière d'accès à l'eau, à l'assainissement et à l'hygiène révèle également que plus de la moitié de la population mondiale ne dispose pas de services d'assainissements sûrs.

En effet, des milliards de personnes dans le monde ne bénéficient pas d'accès approprié à l'eau, à l'assainissement et à l'hygiène, d'après un nouveau rapport commun de l'UNICEF et l'OMS. Quelque 2,2 milliards de personnes ne dispose pas de services d'alimentation en eau potable gérés en toute sécurité, 4,2 milliards sont privés de services d'assainissement gérés en toute sécurité et 3 milliards ne possèdent même pas d'infrastructures de base pour se laver les mains[485]. Cela pose un problème crucial dans un contexte de crise sanitaire (la COVID 19) où le lavement des mains fait partie des stratégies de lutte préconisé par l'OMS pour vaincre la pandémie. En 2017 déjà, 3 milliards de personnes ne disposaient toujours pas chez eux d'une installation de base de lavage des mains avec de l'eau et du savon, et environ les trois quarts de la population des pays les moins avancées n'avaient accès à aucune installation de base[486].

Selon une étude de l'*Africa Infrastructure Country Diagnostic* (AICD), le financement des infrastructures d'approvisionnement en eau et d'assainissement nécessaire pour atteindre l'accès universel, soit 26,75 milliards de dollars par an entre 2010 et 2030, est estimé à 115 millions de dollars US par an dans les pays d'Afrique subsaharienne (WHO/UNICEF, 2012).

La pauvreté empêche les pays en développement de fournir leur population en eau potable et en installations sanitaires. C'est particulièrement le cas pour les gouvernements africains, pour lesquels l'accès à l'eau potable est un défi fondamental. Les effets sociaux et économiques causés par une grande partie de la population vivant en milieu rural ou dans les banlieues n'a pas accès à une

[483] Abulude, (F.O), Fagbayide, (S.D), *art.cit*, pp. 91-96.
[484] Progress on drinking water, sanitation and hygiene, 2000-2017.
[485] *Idem*.
[486] *Idem.*

eau de qualité. Les guerres et les catastrophes naturelles (sécheresses, inondations) contribuent au manque d'eau potable et d'assainissement. Les guerres spécialement engendrent la pauvreté devenue endémique en Afrique, qu'elles soient provoquées par l'instabilité politique, par l'appartenance ethnique ou par la rivalité dans l'accès aux ressources en eau potable. Plus d'un million de citoyens africains n'ont pas accès à l'eau potable.

Les personnes les plus touchées sont les femmes et les enfants qui sont les plus vulnérables. Certaines marchent sur plusieurs kilomètres à la recherche d'eau pendant la saison sèche. L'OMS a montré que le temps passé à la recherche de l'eau coûte une fortune. En terme économique, pour chaque dollar investi dans l'eau et l'assainissement, le rendement économique se situe toujours entre 3 et 34 dollars[487]. Plus de 40 % des personnes sans accès à l'eau potable vivent en Afrique subsaharienne. Et cela s'aggrave, car l'eau potable commence à devenir rare dans le continent africain où un tiers de la population n'a pas accès à une eau consommable. Beaucoup d'usines se débarrassent de leurs déchets toxiques en les déversant dans les rivières d'Afrique, où puisent les personnes les plus pauvres, qui ingurgitent alors ces déchets polluants. En Afrique, chaque jour, 3 000 enfants meurent à cause du manque d'eau potable, sans compter toutes les maladies provoquées par l'utilisation d'une eau insalubre : diarrhée, typhoïde, choléra[488].

Ainsi, dans certains pays d'Afrique, le taux d'accès à l'eau courante est très faible non pas du fait d'une situation de stress hydrique, mais de stress économique. Dans la plupart des pays du Sud, l'accès à l'eau pour tous n'est toujours pas un droit humain élémentaire, pas davantage qu'un devoir de solidarité planétaire. Dans leur globalité impersonnelle, les chiffres concernant l'Afrique sont impressionnants : 450 millions de personnes, soit plus de la moitié de la population, n'y ont pas accès. Les Africains se contentent de 30 litres d'eau par jour qui ont été puisés le plus souvent à plusieurs kilomètres de chez eux.

Ce problème pourrait être résolu, mais en raison de la pauvreté et aussi des intérêts égoïstes de certains dirigeants, cela semble irréalisable.

2. Situation actuelle des ressources en eau au Sénégal et en Guinée-Bissau

L'eau est nécessaire pour répondre aux besoins de consommation humaine et pour les activités, notamment agricoles, domestiques et industrielles, et aux usages tels que les transports fluviaux, la pêche en eau douce, mais aussi le contrôle de la salinité et la dilution de la pollution fluviale, la protection écologique et la préservation des zones humides. Pour une bonne planification de

[487] The Water Project, 2016: *Poverty and water. The water project*. Accessed 10th July 2016. UNDP Human Development Report, 2014: *Sustaining human progress, Reducing vulnerabilities and building resilience*.

[488] Jamati, (C), Schoepfer. (A), *« L'Afrique et l'eau », Géoéconomie*, 2014/1, n° 68, pp. 177-186.

l'utilisation de l'eau, une évaluation correcte des ressources disponibles est essentielle mais elle est difficile[489]. Au Sénégal, maximale en eau. Pourtant, le potentiel en ressources en eau du Sénégal et de la Guinée-Bissau (eaux de et en Guinée-Bissau, l'eau devient vraiment rare pendant les mois de la saison sèche, qui sont aussi la période de demande surface et souterraines) est important.

Pour ce qui est du Sénégal, il est traversé par trois fleuves qui prennent leur source en Guinée Conakry (le Sénégal, la Gambie et le Kayanga) qui arrosent une bonne partie du pays L'essentiel des réserves en eau de surface est localisé dans les bassins des fleuves Sénégal et Gambie dont les eaux proviennent du massif du Fouta Djallon, en République de Guinée[490]. A côté de ces deux grands fleuves, il existe des cours d'eau de moindre envergure caractérisés par des écoulements intermittents : la Casamance, la Kayanga et son principal affluent l'Anambé, le Sine, le Saloum et des marigots côtiers. Un certain nombre de lacs et de mares complètent ce réseau hydrographique, dont les plus importants sont le lac de Guiers, les bolongs[491] des zones d'estuaire et les mares de la région des Niayes du littoral nord et du Ferlo. Quant aux eaux souterraines, elles sont une composante essentielle du potentiel en eau du Sénégal, mais encore davantage avec la sécheresse. Le pays dispose de quatre grands aquifères correspondant aux principales formations géologiques : le système aquifère superficiel (réserves estimées à 50-75 km²) ; le système aquifère intermédiaire (réserves estimées à 100 km²) ; le système aquifère profond (réserves estimées entre 300 et 500 km²) ; le système aquifère du socle (réserves faibles)[492].

Pour la Guinée-Bissau, elle fait partie d'un vaste ensemble dénommé les rivières du Sud. Il s'étend de la Sénégambie à la Sierra Léone. Le réseau hydrographique de la Guinée-Bissau est composé de huit fleuves : le Rio Cachéu, le Rio Mansoa, le Rio Géba, le Rio Corubal, le Rio Grande de Buba, le Rio Tombali, le Rio Cumbija et le Rio Cassini, ce qui fait que l'ensemble du territoire est bien drainé. Ses rivières ont un régime lié au climat local, pondéré par l'entrée des eaux maritimes qui remontent une bonne partie de leurs cours. A marée haute, les fleuves de la Guinée-Bissau sont navigables jusqu'à 80 km en amont de l'embouchure. Les variations entre la marée haute et la marée basse peuvent atteindre une amplitude de 7 mètres, pratiquement la plus élevée du continent. Près de 80 000 km² du territoire sont ainsi soumis au rythme des marées.

---

[489] Nadira, (S.N), Shixiang, (L), *« The Current Situation and Sustainable Development of Water Resources in Bangladesh ». American Journal of Water Science and Engineering*. 4, (1), 2018, pp. 9-15.

[490] Sane, (M), *« Note sur les ressources en eaux du Sénégal : zones potentielles pour le transfert d'eau »*, Directeur de l'hydraulique, République du Sénégal, 2015, pp. 1-8.

[491]Le bolong est un chenal d'eau salée, caractéristique des zones côtières du Sénégal ou de Gambie, proches d'estuaires. Ces bras de mer – tantôt éphémères, tantôt significatifs et répertoriés comme de petits affluents – sont particulièrement nombreux dans le Sine-Saloum et en Casamance.

[492] Faye, (C), Gomis, (E.N), Dièye, (S), *« Situation actuelle et développement durable des ressources en eau au Sénégal »,in Ecological Engineering and Environnement Protection*, N°1, 2018, pp. 5-16.

Le pays bénéficie en outre d'importantes ressources hydriques dont 130 km^3/an en eaux de surface et 45 km^3/an en eaux souterraines, d'un vaste et riche territoire maritime de 105 000 km^2 sur 270 km de côtes, d'une biodiversité exceptionnelle qui rend des services à l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest. Enfin, 8 % de son territoire est couvert de mangrove, soit la proportion la plus importante au monde ; 13 % (à terme 26 %) de son territoire terrestre et maritime est sanctuarisé pour préserver la biodiversité ; et l'archipel des Bolama-Bijagós, site naturel exceptionnel de 80 îles et îlots, est reconnue par le programme de l'UNESCO MAB (*Man and the Biosphere Programme*, Programme sur l'Homme et la biosphère) et plusieurs îles et sites terrestres sont classées RAMSAR (Convention relative aux zones humides d'importance internationale, 1971)[493].

D'après la FAO[494], les ressources en eau douce renouvelables par habitant (en m^3) ne cessent de diminuer aussi bien au Sénégal qu'en Guinée-Bissau (*Figure 15*). Elles sont ainsi passées de 11 612 m^3au Sénégal en 1958-62 à seulement 2 576 m^3en 2013-17. Ces données montrent l'évolution du pays vers une situation d'abord de stress hydrique (en dessous de 1700 m^3/hbts/an) et ensuite de pénurie d'eau (en dessous de 1000 m^3/hbts/an). Le Sénégal est d'ailleurs à quelques encablures d'une situation de vulnérabilité en eau (en dessous de 2 500 m^3/hbts/an)[495].

Pour ce qui est de la Guinée-Bissau, les ressources en eau douce renouvelables par habitant (en m^3) passent de 49 841 m^3 à 16 873 m^3 pour la même période. Comme au Sénégal, on constate aussi que le stock d'eau douce diminue au fil des années en Guinée-Bissau. La quantité d'eau douce renouvelable est beaucoup plus importante dans ce pays qu'au Sénégal (*Figure 15*). Ces données montrent une diminution des stocks disponibles en eau en Guinée-Bissau même si on est encore loin d'une situation de stress hydrique. La Guinée-Bissau n'a pas encore atteint un niveau alarmant en ce qui concerne la disponibilité des ressources en eau douce renouvelables.

Au vu de ces éléments et en se basant sur la *Figure 15*, on peut comprendre les différences de quantités d'eau douce renouvelables disponibles dans les deux pays. Le développement économique et social entraîne une demande croissante en eau, en effet l'eau joue un rôle central dans le développement agricole, l'énergie, le tourisme et les loisirs, l'exploitation minière, l'industrie et l'approvisionnement en eau des municipalités. La croissance démographique et urbaine exerce de plus une forte pression sur les ressources en eau disponibles, souvent limitées en saison sèche. Avec une population estimée à 16 209 125 habitants[496] en 2019, le Sénégal est bien plus peuplé que la Guinée-Bissau avec ses 1 584 791 habitants en 2018[497]. L'eau douce n'est donc pas utilisée uniquement en

[493] Guinée-Bissau 2025 Sol Na Iardi Plan Stratégique et Opérationnel 2015-2020, Février 2015, p. 7-8.

[494]FAO. 2016. Site web AQUASTAT. Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture. Site consulté le 21/05/2017. Disponible sur : http://www.fao.org/statistics/fr/.

[495] Faye, (C), Gomis, (E.N), Dièye, (S), *art.cit*, pp. 5-16.

[496] ANSD, 2019.

[497] Www.populationdata.net.

fonction de l'effectif de la population et de ses besoins mais également selon le niveau de développement du pays : si on les compare sur leur développement économique, le Sénégal a un développement économique un peu plus soutenu que la Guinée-Bissau ; au niveau de l'IDH[498] établi par le PNUD, le Sénégal atteint 0,505 d'IDH en 2017, à la 164e place, alors que la Guinée-Bissau est à la même période à la 177e place[499].

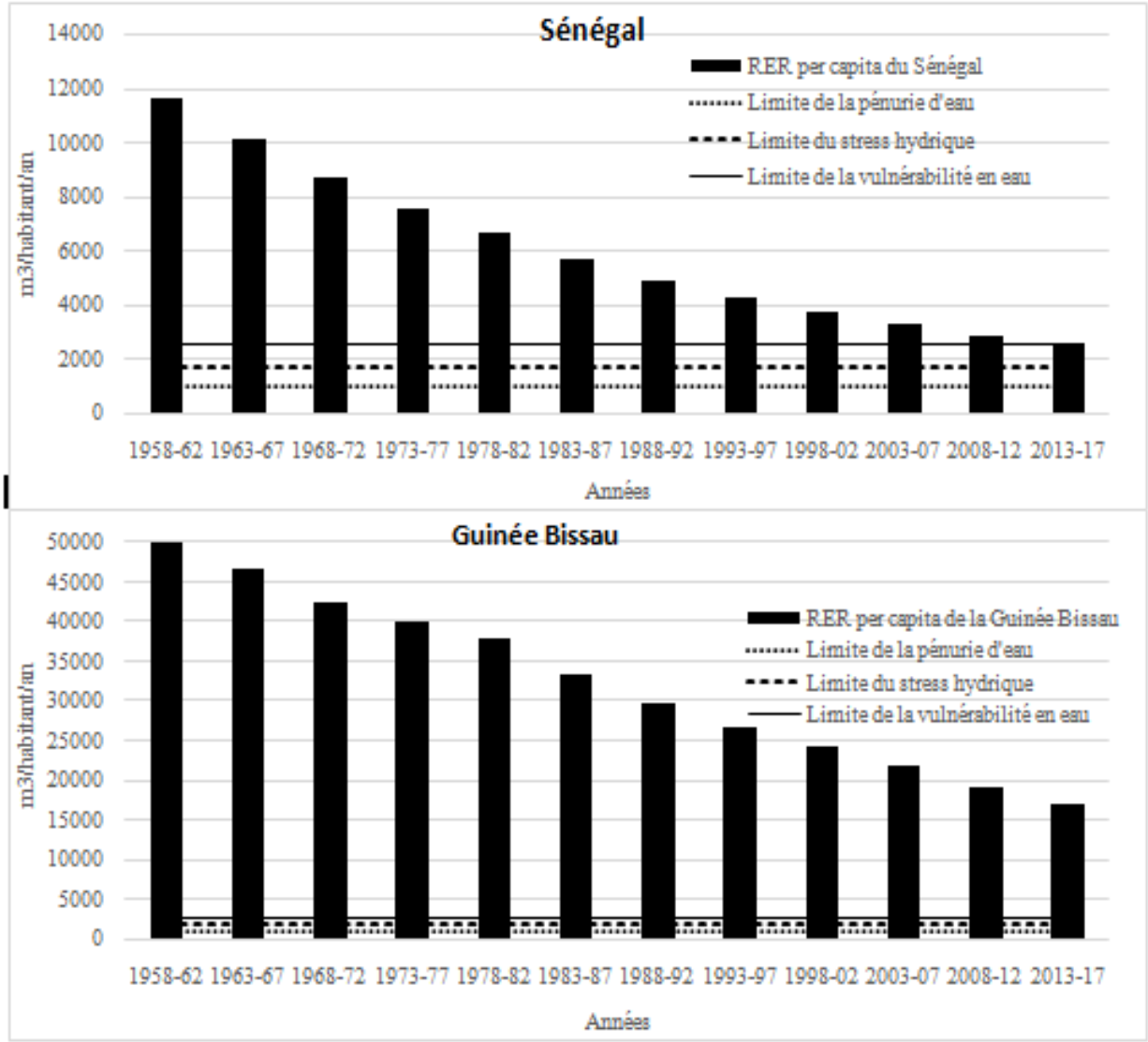


Figure 15: Evolution des ressources en eau renouvelables totales par hbt/an entre 1958-62 et 2013-17 au Sénégal et en Guinée-Bissau

(Source: FAO, 2016)

[498] Tente d'évaluer le niveau de développement humain des Etats du monde selon le revenu brut par habitant en parité de pouvoir d'achat, de l'espérance de vie à la naissance, et du niveau d'éducation des personnes âgées de 15 ans et plus établi par le PNUD

[499] PNUD, Human Development Indices and Indicators, United Nations DevelopementProgramme, 2018 Statistical Update, pp. 26-29.

Ce constat laisse craindre une situation préoccupante en raison de la croissance exponentielle de la consommation d'eau en lien avec la croissance démographique des pays riverains du bassin du fleuve Sénégal. A terme, une telle situation pourrait conduire à une compétition pour la ressource : par exemple, pour réduire son incertitude, le Sénégal pourrait faire des aménagements sur les fleuves qui traversent son territoire, afin d'alimenter ses usagers, sans tenir compte des intérêts des pays riverains au prétexte qu'il s'agit d'une question de sécurité nationale. En effet, bien que le pays dispose de fleuves de forts débits (plus de 26 milliards de m^3 par an), de vastes zones sont presque totalement asséchées en surface[500].

Pour caractériser la maîtrise humaine des ressources en eau du pays, l'évolution comparée entre la disponibilité en eau et le niveau de développement du Sénégal, de la Guinée-Bissau et des autres pays de l'Afrique de l'Ouest et certains pays développés dans le monde, est donnée à la Figure 16. La maîtrise humaine des ressources en eau, c'est-à-dire la capacité des sociétés à mobiliser et à contrôler l'eau douce dans l'espace et le temps, représente un formidable outil de développement socio-économique durable[501]. La Figure 16 met en évidence quatre situations différentes : les pays à faible disponibilité en eau par habitant (RER par habitant) et faible niveau de développement (PIB par habitant) (Sénégal, Guinée-Bissau, Mali, Côte d'Ivoire, Guinée) ; les pays à faible disponibilité en eau par habitant et niveau de développement élevé ; les pays à bonne disponibilité en eau par habitant et faible niveau de développement (Sierra Leone) ; les pays à bonne disponibilité en eau par habitant et niveau de développement élevé (Japon, France, Allemagne, Etats Unis).

[500] Sane. (M), *art.cit*, pp. 1-8.

[501] Grey, (D), Sadoff, (C.W), Water for Growth and Development, document thématique présenté au IVe Forum mondial de l'eau (Mexico, Mexique, 16-22 mars 2006), México, CONAGUA, 2006, p. 17.

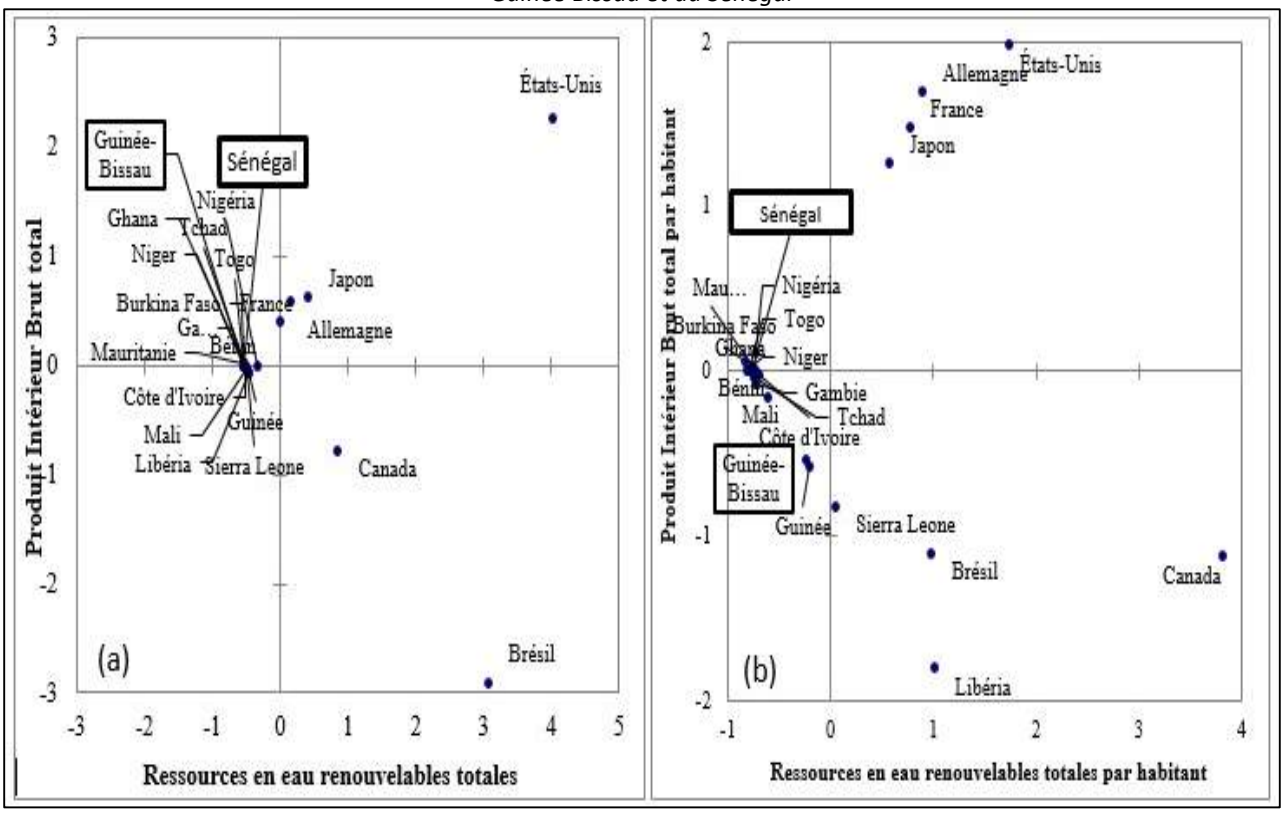


Figure 16: Représentation factorielle comparée entre la disponibilité en eau le niveau de développement entre le Sénégal, la Guinée-Bissau, les autres pays de l'Afrique de l'Ouest et certains pays développés dans le monde en 2015: (a) entre le PIB total et les RER totales ; (b) entre le PIB par habitant et les RER totales par habitant

(Source : Faye, C, Gomis, E.N, Dièye, S, 2018)

Généralement, au Sénégal ou en Guinée-Bissau - comme dans tous les pays de l'Afrique de l'Ouest - la disponibilité de la ressource en eau est relativement bonne (2 576 m^3 par habitant pour le Sénégal et 16 873 m^3 pour la Guinée-Bissau) mais le niveau de développement relativement faible (PIB par habitant de 911 $ EU pour le Sénégal et 724 $ EU pour la Guinée-Bissau), ce qui explique les difficultés de ces pays à mettre les ressources hydriques au service d'un développement durable. Le Sénégal et la Guinée-Bissau sont donc aux prises avec une rareté « sociale » de l'eau, c'est-à-dire une rareté structurellement induite[502].

Cette situation a une résonance particulière dans le contexte ouest-africain de morcellement de la ressource. Le Sénégal a entamé très tôt des négociations avec les Etats ouest-africains riverains des fleuves qui traversent son territoire pour concevoir des infrastructures capables d'assurer une gestion coopérative des ressources en eau et d'augmenter la disponibilité en eau. Cela s'est traduit par la réalisation des principaux ouvrages de régularisation du fleuve Sénégal : le barrage Manantali

[502] Julien, (F), Maîtrise de l'eau et développement durable en Afrique de l'ouest : de la nécessité d'une coopération régionale autour des systèmes hydrologiques transfrontaliers. *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], 7 (2) Disponible sur URL : http://journals.openedition.org/vertigo/2402 ; DOI : 10.4000/vertigo.2402, 2006.

qui contrôle 50 % du débit du fleuve et le barrage anti-sel de Djama, situé à proximité de l'embouchure[503].

L'accès aux eaux de surface est limité par un certain nombre de facteurs, alors qu'une immense quantité d'eau s'écoule dans les fleuves Sénégal et Gambie. Plus important encore, il n'y a pas beaucoup de possibilités de stockage en surface, hormis le lac de Guiers, et il existe peu de possibilités d'équipement de barrages sur le fleuve Sénégal à cause de l'opposition des pays riverains comme la Mauritanie (qui dépend à 96, 49 % de ressources d'eau allogènes) qui tiennent à sauvegarder leurs propres intérêts.

3. Grandes orientations et sommets internationaux sur l'eau de 1972 à 2015

Les préoccupations humaines sur la gestion des ressources en eau sont anciennes, mais ce n'est que récemment que la communauté mondiale s'est emparée du sujet, à l'instar des autres problèmes environnementaux. La conférence des Nations Unies tenue à Stockholm (Suède) en 1972 marque le début d'une prise de conscience de la communauté internationale sur la dégradation des ressources naturelles provoquée par la croissance démographique rapide et une économie mal planifiée[504]. Cinq ans après Stockholm, à la conférence des Nations Unies de Mar Del Plata (Argentine) en 1977, la décennie 1981-1990 a été déclarée Décennie Internationale pour l'Eau Potable et l'Assainissement (DIEPA)[505].

L'objectif principal de la DIEPA est de fournir à la population mondiale de l'eau potable en quantité suffisante et un système d'assainissement adéquat pour atteindre les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD). Au regard de la situation, les décisions prises concernent particulièrement le Tiers Monde, en premier lieu l'Afrique, certains pays d'Asie et d'Amérique Latine où la question de l'eau potable se pose avec acuité. La DIEPA constitue le premier plan d'urgence

---

[503] Faye, (C), Evaluation et gestion intégrée des ressources en eau dans un contexte de variabilité hydroclimatique : cas du bassin versant de la Falémé. Thèse de Doctorat, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 2013, p. 39.

[504] Yayé, (M), Précarité hydrique et développement local dans la commune urbaine de Téra (Niger), Thèse de Doctorat, Ecole doctorale TESC, Géographie, 2018, p. 57.

[505] Première conférence des Nations Unies sur l'eau ayant un impact d'envergure sur le dialogue au niveau mondial et sur l'élaboration des Programmes des Nations Unies, la Conférence de Mar del Plata constitue l'ouverture d'une politique globale d'action sur l'eau. C'est à l'occasion de cette réunion que seront également fixés les buts de la Décennie internationale de l'eau potable et de l'assainissement. Mar del Plata peut être considérée comme point de référence dans le domaine de la gestion de l'eau et son développement. Elle a abouti par le Plan d'Action de « Mar del Plata » qui peut être résumé comme suit : l'eau est un bien commun. Et quel que soit le niveau de développement ou la situation sur le plan socio-économique, tous les êtres humains devraient avoir accès à une eau potable de qualité et en quantité suffisante pour satisfaire leurs besoins essentiels. La Conférence Mar del Plata est la première du genre organisée par les Nations Unies sur l'eau.

pour l'amélioration de la gestion et de l'accès à l'eau pour les populations des pays en développement. Au terme de la décennie, toute la population mondiale devrait être desservie en eau potable. Précisément, le continent africain devait passer d'un taux d'accès à l'eau de 66 % à 100 % en milieu urbain et de 22 % à 100 % en milieu rural[506]. Enfin, la Conférence des Nations Unies sur le Développement Durable qui s'est tenue à Johannesburg (Afrique du Sud) du 26 août au 4 septembre 2002, aborde les questions liées à l'eau et à l'assainissement de façon prioritaire.

En l'an 2000, les Nations Unies adoptent les OMD, dans lesquels l'alimentation en eau potable des pays en développement apparaît encore dans les priorités et même dans les urgences. L'objectif est alors de réduire de moitié le pourcentage de la population n'ayant pas accès de façon durable à un approvisionnement en eau (cible 7 des OMD) entre 2000 et 2015. Aussi, l'eau est placée au cœur des huit objectifs du millénaire. Mais véritablement, c'est à partir du sommet des Nations Unies de 2002 à Johannesburg que l'accès à l'eau et à l'assainissement des pays en développement sont devenu une priorité.

A la fin des OMD, le 25 septembre 2015, les États membres de l'Organisation des Nations Unies s'engagent à atteindre avant 2030, 17 nouveaux objectifs (détaillés en 169 cibles) pour le Développement Durable (ODD) succédant ainsi aux 8 Objectifs du Millénaire pour le Développement. L'ODD 6 prévoit d'assurer avant 2030 l'accès universel et équitable à l'eau potable, à un coût abordable.

Même si la plupart des pays concernés par les OMD comme le Sénégal ou la Guinée-Bissau, n'ont pas atteint les Objectifs du Millénaire dans beaucoup de secteurs comme l'assainissement, l'environnement et l'hygiène, la question de l'accès à l'eau potable est aujourd'hui pour le Sénégal atteint. L'accès à l'eau potable et en quantité suffisante est atteint à plus de 98 % au Sénégal - même s'il y a toujours des zones où l'eau demeure un problème. Pour la Guinée-Bissau, la question de l'accès à l'eau est loin d'être réglée. Elle reste un défi majeur pour le gouvernement bissau-guinéen qui ne ménage aucun effet pour atteindre ses objectifs.

En ce qui concerne l'assainissement, rares sont les pays qui l'ont atteint. Le Sénégal comme la Guinée-Bissau ne font pas exception. La question de l'assainissement constitue un véritable casse-tête dans des villes comme Ziguinchor ou Bissau. En 2002 par exemple, le Sénégal s'est fixé comme objectif d'atteindre un taux de 63% d'assainissement rural, mais en 2015 le bilan accuse un seuil de 30 à 40 %[507].

---

[506]Yayé, (M), *op.cit.,* p. 58.

[507] Sow, (A), Directeur du Service Régional de l'assainissement de Ziguinchor, entretien réalisé le 13 août 2018.

La nouvelle feuille de route internationale lancée en 2015 avec les ODD, pour un développement plus soutenu et durable, permet de revenir sur les manquements des OMD et de les corriger. Ce qui signifie que tous les pays sont appelés à relever conjointement les défis urgents de la planète. Si les OMD incluent des cibles relatives à l'eau et aux installations sanitaires, d'autres aspects cruciaux pour le développement durable n'avaient pas été abordés : la gestion des ressources hydriques, l'élimination des eaux usées, la qualité de l'eau et la réduction de la vulnérabilité face aux catastrophes liées à l'eau.

Ainsi, l'ODD 6 vise à garantir l'accès à l'eau et à des services d'assainissement et d'hygiène. Il comprend notamment des cibles relatives à la protection et à la restauration des écosystèmes liés à l'eau (les montagnes, les forêts, les zones humides, les rizières et les lacs). Il prévoit également d'améliorer la qualité de l'eau et de réduire la pollution des eaux, notamment la pollution induite par des produits chimiques dangereux. Enfin, il s'agit de développer la coopération internationale pour aboutir à une gestion intégrée des ressources hydriques à tous les niveaux. La question de l'accès à l'eau et de l'assainissement est désormais une préoccupation majeure. Il faut avant 2030, assurer l'accès de tous, dans des conditions équitables, à des services d'assainissement et d'hygiène adéquats et mettre fin à la défécation en plein air, mais aussi assurer l'accès à une eau potable en quantité suffisante et de bonne qualité. Enfin, à partir de 2015, l'accès à l'eau potable et à des installations sanitaires est un droit humain, il est un facteur déterminant pour tous les aspects du développement social, économique et environnemental.

Les orientations et les agendas internationaux sur l'accès à l'eau depuis 1972 sont toujours bien élaborés, les objectifs bien dégagés. Le problème réside le plus souvent au niveau du respect des engagements pris et des capacités opérationnelles des États à mettre en application les projets et les programmes au niveau local. Les ODD sont tout aussi ambitieux que ceux de la DIEPA en ce qui concerne l'accès à l'eau potable et à l'assainissement. Mais si les engagements, les financements annoncés ne sont pas tenus, si des dispositifs rigoureux de contrôle, d'évaluation des projets et programmes ne sont pas réalisés au niveau local (en Afrique notamment), alors ces Objectifs de Développement Durable risquent de connaître le même sort que lors des précédents agendas depuis plus de 40 ans. Mais déjà, les ODD se distinguent des précédents agendas et accords multilatéraux par la place considérable faite à la recherche scientifique concernant le suivi des réalisations (évaluations des programmes exécutés au niveau des États)[508].

[508] Yayé, (M), *op.cit.*, p.62.

3.1.Disponibilité et accès à l'eau courante dans les villes de Ziguinchor et de Bissau

L'eau est un facteur clé de la croissance et de la réduction de la pauvreté. C'est une ressource essentielle dans presque tous les domaines agricoles, industriels, énergétiques. Elle est donc un vecteur incontournable de développement.

3.1.1. Disponibilité et accès à l'eau courante à Ziguinchor

Au Sénégal, le taux de satisfaction du Programme d'Eau Potable et d'Assainissement du Millénaire (PEPAM) sur le plan national est de 98,5 %. La gestion de l'eau potable dans les villes se pose aujourd'hui comme un problème social total, car l'eau est un puissant facteur de distinction territoriale et d'exclusion sociale. La nature des services de l'eau fait naître une ségrégation hydrique qualifiée d'apartheid hydrique dans les villes du sud. Ainsi, s'opposent dans une même ville, des zones bien connectées et bien desservies par le réseau de distribution d'eau et des vastes zones sous-intégrées au réseau d'eau voire qui en sont exclues. L'accès à l'eau constitue donc un des indicateurs élémentaires de la ségrégation socio-spatiale et la question de l'accès à l'eau potable dans les villes des pays en développement renvoie immédiatement à la question des inégalités sociales. Le service d'eau apparaît comme un bon indicateur de la division sociale urbaine[509].

A Ziguinchor, les quartiers non planifiés situés en périphérie et qui sont aujourd'hui intégré au périmètre communal, augmentent les effectifs à prendre en charge par la Sénégalaise Des Eaux (SDE) devenue depuis le 1er janvier 2020 la SEN'EAU (la nouvelle société de gestion de l'exploitation et de la distribution de l'eau potable en zone urbaine et péri-urbaine qui appartient à 55 % à l'Etat du Sénégal) qui dépend de la Société National des Eaux du Sénégal (SONES) dans la distribution de l'eau potable. Le nombre de personnes vivant dans ces quartiers périphériques qui n'ont pas accès à l'eau s'accroît de manière spectaculaire. L'eau publique peu chère est distribuée au profit prioritairement des quartiers centraux et ceux de la périphérie immédiate (Boudody, Escale, Santhiaba, Boucotte, etc.) alors que les populations des banlieues défavorisées (Diéfaye, Kandialan, Lindiane, Néma 2, Diabir, Cobitaine, etc.) restent condamnées à l'eau de puits ou des pompes manuelles fournissant une eau très peu potable, faute de service public.

Cette inégalité dans l'accès à l'eau courante n'est pas propre à la seule ville de Ziguinchor. Elle est le résultat d'une politique coloniale extravertie. L'aménagement du territoire durant cette période est exclusivement basée sur une hiérarchisation des espaces et une ségrégation socio-spatiale qui ne prend en compte dans les services sociaux de base que le quartier européen et laisse les quartiers indigènes dans un vide total. La ville blanche (européenne) se trouvant généralement sur un

[509] Yayé, (M), *op.cit*, p. 71.

bon site et avec toutes les commodités urbaines, s'oppose à la ville noire indigène sans aménagements et sans services urbains adéquats. Après les indépendances, cette ségrégation se maintient, mais le critère est désormais la richesse et la proximité du pouvoir. L'opposition entre quartiers européens et quartiers indigènes, loin de s'atténuer, se renforce au contraire, au point que l'on peut parler d'un véritable dualisme urbain opposant quartiers riches et quartiers populaires. Les inégalités d'accès à l'eau sont le reflet et en même temps la cause d'inégalités sociales.

Pour corriger ces problèmes, la SEN'EAU met en place des bornes fontaines publiques dans les quartiers irréguliers où le réseau d'adduction d'eau ne passe pas. La position de ces quartiers et les difficultés pour y accéder à cause des défauts de voirie et d'un habitat sortant des normes urbanistiques, font que nombre d'entre eux ne sont pas desservis par le réseau d'adduction d'eau potable. Au point qu'il est difficile aujourd'hui d'estimer le taux de couverture à Ziguinchor.

La SEN'EAU réalise un programme de 20 000 branchements sociaux sur l'ensemble du territoire national. Mais dans ce programme, il n'y a pas de quotas pour chaque région, les travaux sont effectués en fonction de la demande. Pour bénéficier d'un branchement au réseau, il faut que le demandeur en fasse la demande moyennant une somme de 14 000 francs CFA, s'assure que la conduite d'eau passe devant sa maison, atteste en être le propriétaire et être en mesure de payer la somme de 5 765 francs CFA en acompte pour démarrer les travaux. Pour les cas sociaux, pour bénéficier d'un branchement, il faut écrire à la SONES pour être exonéré de certaines dépenses. En 2013, un programme de 30 km de réseau qui permet de satisfaire les besoins en eau des populations moyennant 1 450 francs CFA est lancé. Ce programme est destiné à la densification du réseau et à son extension dans le périmètre communal et ses alentours.

3.1.2. Mode d'approvisionnement de l'eau courante à Ziguinchor

A Ziguinchor, l'approvisionnement en eau courante est géré par la SEN'EAU et se fait essentiellement par une connexion au réseau d'adduction d'eau. Le système est alimenté par des forages qui prélèvent au niveau de la nappe de l'Oligomiocène (nappe continentale). Dans toute la Casamance naturelle, l'eau douce n'est présente qu'à Dianamalari dans la région de Kolda. Malgré la présence du fleuve Casamance et des lacs de Boutoute et de Djibélor (à Ziguinchor) qui sont plutôt salés, il n'existe pas d'infrastructures pour le traitement de l'eau pour alimenter les populations en eau courante. La principale source d'alimentation en eau est souterraine, l'eau y est prélevée et est ensuite envoyée dans une station de traitement. Après traitement, l'eau est envoyée dans des châteaux d'eau.

Il y a trois châteaux d'eau à Ziguinchor : un de 3 200 m^3, de 1 500 m^3 et de 1 000 m^3, deux stations de traitement dont une de 5 000 m^3 inaugurée en 1987 et depuis 2016 une autre station de 14

500 m^3. Cette station est la plus grande du Sénégal en termes de capacité après celle de Saint Louis qui est de 18 500 m^3. En plus de cela, douze forages alimentent la ville. La ville de Ziguinchor dispose d'un surplus d'eau courante et peut couvrir les besoins quotidiens des populations estimés à près de 7 500 m^3 d'eau, et pendant encore très longtemps[510].

3.1.3. Programme d'Eau Potable et d'Assainissement du Millénaire (PEPAM) à Ziguinchor

Le Programme d'Eau Potable et d'Assainissement du Millénaire (PEPAM) est un cadre unifié des interventions mis en place par le gouvernement du Sénégal pour la réalisation des OMD dans le secteur de l'eau potable et de l'assainissement en milieu urbain et en milieu rural. Le programme repose sur le principe que seule la conjugaison des efforts de l'État, de la société, des collectivités locales, des ONG, du secteur privé et des partenaires en faveur du développement permettra d'atteindre concrètement les Objectifs du Millénaire pour le Développement. Les progrès vers les OMD sont évalués conjointement par les acteurs chaque année à travers la revue annuelle PEPAM.

Le PEPAM n'est donc pas un projet, mais un cadre national dans lequel tous les acteurs sont invités à inscrire leurs interventions. Les objectifs qui doivent être réalisés avant l'horizon 2015 en milieu urbain sont d'assurer l'approvisionnement en eau par branchement de 1, 64 millions de personnes supplémentaires, et atteindre en 2015 un taux de branchement de 88 % à Dakar et 79 % à l'intérieur, contre respectivement 75, 7 % et 57, 1 % en 2002 ; et de permettre à 1, 73 millions de personnes supplémentaires d'accéder à un service d'assainissement, en faisant passer le taux d'accès à l'assainissement de 56, 7 % en 2015.

A Ziguinchor, le PEPAM a largement atteint son objectif de fournir de l'eau en quantité suffisante aux populations. Mais le défi de l'accès de tous à une eau potable de qualité demeure, car bon nombre de populations, notamment dans les quartiers périphériques non planifiés, peinent à y avoir accès. Cela s'explique par l'enclavement de ces quartiers qui ne permet pas à la SDE de faire les installations nécessaires pour les connecter au réseau. Dans ces quartiers, la seule source d'approvisionnement est essentiellement les puits.

3.1.4. Accès à l'eau courante et politique actuelle de gestion de l'eau à Bissau

Points d'eau éloignés des habitations, eau insalubre, ruptures de service, pompes hors d'usage par manque d'entretien, tel est le quotidien d'un grand nombre d'habitants des pays en développement où les services publics de base sont fragiles, défaillants, voire inexistants. Pour cela, l'amélioration de l'accès en eau potable est une priorité pour les autorités dans ces villes. Améliorer l'accès à l'eau

[510] Sané, (M), Directeur du Service Régional de la SDE de Ziguinchor, entretien réalisé le 14 Août 2018.

permet de réduire la corvée d'eau qui incombe le plus souvent aux femmes, de libérer du temps pour se consacrer à des activités économiques et à la scolarité, et de réduire les maladies grâce à la consommation d'une eau saine et à la possibilité d'avoir une hygiène corporelle[511].

Aujourd'hui, l'eau, l'assainissement et l'hygiène sont des droits pour tous, quel que soit le pays considéré. Dans les villes en développement comme Bissau, l'accès à ces services de base est un véritable défi à relever. Le déficit d'assainissement est la cause de beaucoup de maladies mortelles à Bissau, en particulier des enfants. Cela est dû au fait que plusieurs infrastructures hydrauliques sont en mauvais état et les populations (femmes et des enfants en particulier) sont parfois obligés de marcher sur des kilomètres pour avoir de l'eau réellement potable. En 2009, les statistiques de la Direction du Service d'Epidémiologie et de Santé communautaire sur les cas des maladies et de décès liés aux problèmes d'eau et d'assainissement à Bissau sont présentées dans le *Tableau 10* est très révélateur.

Tableau 10: Cas de maladies et de décès liés à l'assainissement en 2009 dans la ville de Bissau

	< 1 an		1-4 ans		5-14 ans		15 ans et plus		Total	
Maladies	Cas	Décés	Cas	Décés	Cas	Décés	Cas	Décés	Cas	Décés
Paludisme	3082	20	6450	6	4267	0	9178	24	22977	50
Diarrhée	26	0	45	0	15	0	20	0	106	0
Dysenterie	459	3	534	0	69	0	384	1	1446	4
total	3567	23	7029	6	4351	0	9582	25	24529	54

(Source : Direction du Service d'Epidémiologie et Santé Communautaire, INASA, 2010)

La lecture du *Tableau 10* permet de constater qu'en une seule année (2009), on a enregistré à Bissau 24 529 cas de maladies - paludisme, diarrhée et dysenterie - liées à l'eau et à l'assainissement avec au total 54 décès. Le fort taux de décès est lié au paludisme, car sur 54 morts, 50 sont liés à cette maladie dont le défaut d'assainissement est l'un des principales causes.

Les pays les moins développés comme la Guinée-Bissau méritent une attention particulière du fait des problèmes aigus de pauvreté et de santé publique qui s'y posent. Les investissements nécessaires pour satisfaire les OMD dans le domaine de l'eau potable sont estimés à environ 3,4

[511] Accès à l'eau potable dans les pays en développement, 18 questions pour un service durable, Guide pratique, Programme Solidarité Eau, 1ère Édition Juillet 2012, p. 4.

milliards de dollars par an en Afrique subsaharienne et concernent pour l'essentiel une population très pauvre dont le revenu journalier est inférieur à un dollar par habitant. Il s'agit de fournir l'accès à l'eau à quelque 320 millions de personnes en 15 ans, entre 2000 et 2015. Si ces personnes consacrent 1 % de leurs faibles revenus aux investissements dans le secteur de l'eau, leur contribution financière pourrait atteindre 584 millions de dollars par an. Les contribuables et les autres usagers de l'eau pourraient probablement consacrer 0,5 % du PIB aux investissements additionnels dans le secteur de l'eau, ce qui impliquerait une augmentation de 30 % de leurs dépenses pour l'eau afin de financer l'eau des pauvres (1,6 milliards de dollars par an). Pour couvrir l'intégralité des coûts d'investissements, il faudrait que l'aide additionnelle atteigne 1,2 milliards de dollars par an. Comme l'aide actuelle pour l'eau en Afrique subsaharienne n'est que de 600 millions de dollars par an, il faudrait que cette aide double soit fournie sous la forme de dons[512].

Au cours des dernières années, les pays industrialisés ont réduit leur aide pour l'eau au moment même où ils ont contribué à fixer des objectifs ambitieux en matière d'accès à l'eau potable, objectifs d'autant plus ambitieux que l'essentiel de l'effort est demandé aux pays en développement. La solidarité internationale doit suppléer à l'absence de moyens financiers des pays les moins avancés, mais les pays industrialisés ne prennent pas jusqu'ici d'engagements concrets et globaux en matière de financement de l'aide pour l'eau potable et l'assainissement. Sans un accroissement important de l'aide internationale, il sera impossible de satisfaire aux Objectifs du Millénaire et sans la promesse d'augmenter l'aide, les pays en développement n'engagent pas les réformes souhaitables en matière de gouvernance et de santé publique. L'augmentation indispensable de l'aide pour l'eau doit être modulée selon l'étendue des besoins de sorte que les pays les plus pauvres d'Afrique subsaharienne comme la Guinée-Bissau, bénéficient au minimum d'un triplement de l'aide pour l'eau potable et l'assainissement, soit atteindre 1,8 milliards de dollars par an[513].

C'est dans ce cadre que le Projet d'Urgence d'Amélioration des Services d'Eau et d'Électricité (PUASEE) a commencé ces activités en 2014 en Guinée-Bissau. Fort de ces premières actions et dans le but d'améliorer l'accès à l'eau potable et l'électricité dans la ville de Bissau, le gouvernement bissau-guinéen obtient de la Banque Mondiale un fonds additionnel d'un montant de 25 milliards de dollars pour la mise en œuvre du PUASEE[514]. Cet argent sert à financer de nouvelles actions dans les

[512] Mise à jour du Schéma Directeur de l'Eau et l'Assainissement DE LA Guinée Bissau (2012-2020), Plan d'Action OMD-SMDD pour l'Approvisionnement en Eau Potable et l'Assainissement (AEPA), Rapport provisoire Janvier 2010, p. 6.

[513] Mise à jour du Schéma Directeur de l'Eau et l'Assainissement DE LA Guinée Bissau (2012-2020), Plan d'Action OMD-SMDD pour l'Approvisionnement en Eau Potable et l'Assainissement (AEPA), Rapport provisoire Janvier 2010, p. 6.

[514] Godonou, (J.L), Unité d'Implémentation du Projet d'Urgence d'Amélioration des Services en Eau et en Electricité, Actualisation du Cadre de Gestion Environnement et Sociale du Projet d'Urgence d'Amélioration des Services de l'Eau et de l'Electricité, Rapport final, Novembre 2016, p. 7.

domaines du renforcement de la capacité de production d'eau, de l'augmentation de la capacité de stockage, de la réhabilitation de réseaux d'eau et d'électricité existants dont l'essentiel date de l'époque portugaise. S'y ajoutent l'extension des réseaux secondaires et tertiaires, la réalisation de branchements sociaux et de bornes fontaines publiques dans les quartiers périphériques et l'extension des réseaux électriques moyenne et basse tension.

Le PUASEE comprend trois phases dont la première intitulée « Alimentation en eau », concerne la question de l'eau au sens large. Il s'agit d'améliorer les services d'eau et d'élargir l'accès à travers l'augmentation des disponibilités et l'amélioration de la qualité des services d'eau grâce au forage, au pompage et à des ouvrages de production sélectionnés. Il s'agit aussi d'assurer la continuité de la production d'eau en installant des groupes électrogènes diesel spécifiques et augmenter la capacité de stockage d'eau avec un nouveau château d'eau et la réparation de trois autres. Enfin, il s'agit de financer l'achat de gasoil pour sécuriser le fonctionnement des groupes électrogènes[515].

Le deuxième axe du PUASEE vise l'élargissement de l'accès aux services d'eau dans les quartiers périurbains de Bissau grâce à l'extension des réseaux de distribution d'eau, avec 6 600 nouveaux branchements sociaux et environ 80 bornes fontaines dans des quartiers non encore compris dans le projet en cours, c'est-à-dire Aéroport, Antula Pime, Antula, Pluba, Quelele, Cuntum Madina et Sao Paulo. Il s'agit de raccorder au réseau des ménages majoritairement pauvres à des conditions abordables et de desservir les zones où la densité de la population ne peut justifier la construction de réseaux de distribution tertiaires.

Le troisième axe du PUASEE est la réduction des pertes d'eau dans la ville de Bissau en remplaçant d'environ 25 km de conduites en amiante-ciment et en installant environ 3 000 compteurs sur les branchements existants. Le fonds additionnel de la Banque Mondiale permettra de renforcer le remplacement des conduites dans d'autres quartiers non encore concernés, l'installation de compteurs et la sécurisation des sites de forages existant[516].

Le *Tableau **11*** récapitulatif les activités à mener dans le cadre du fonds additionnel du PUASEE dans le secteur eau à Bissau.

[515]*Idem*, p. 21-22.
[516] *Idem*, p. 22.

Tableau 11: Liste des activités du PUASEE dans le secteur eau à Bissau

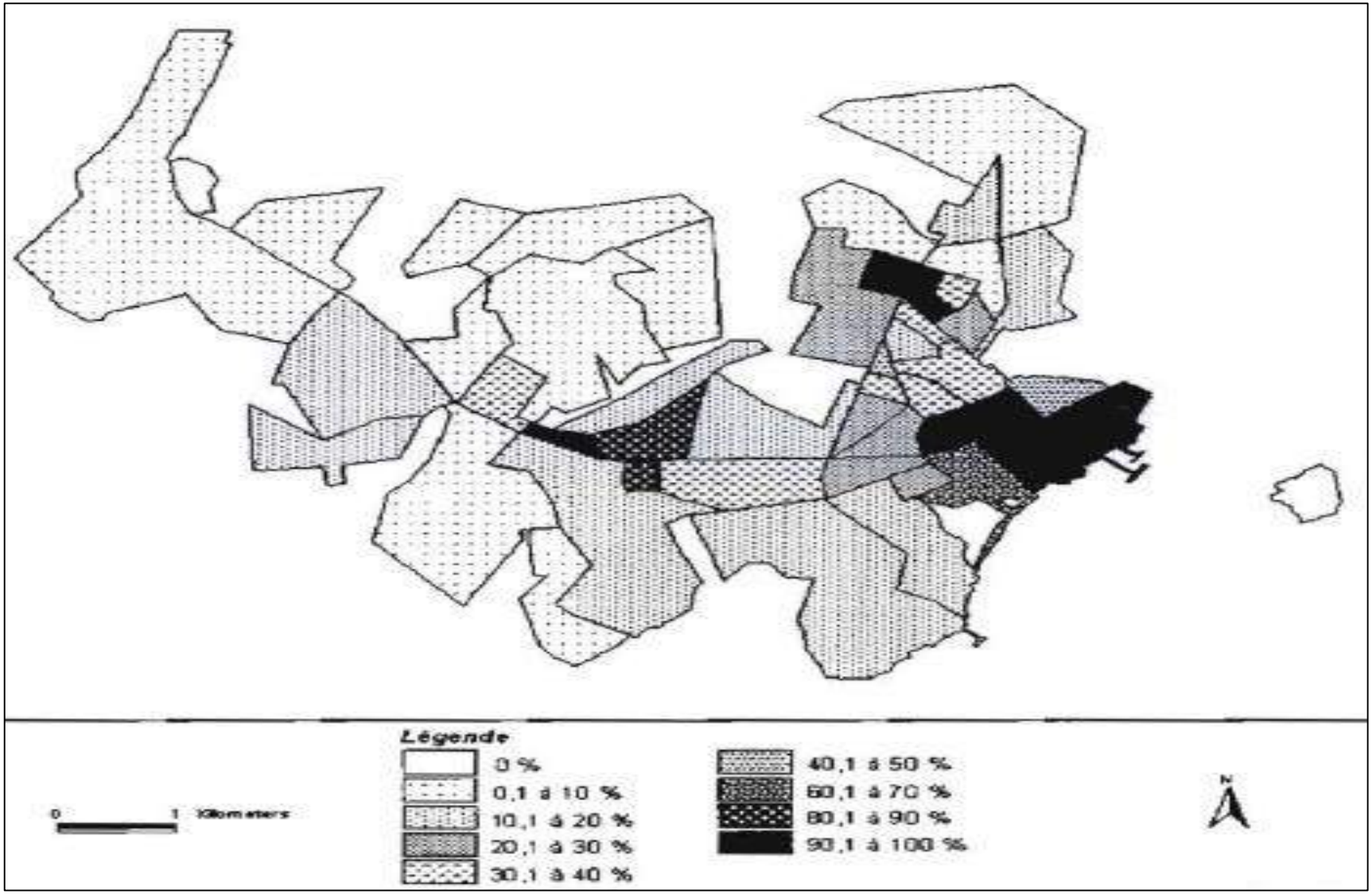
Désignation	Quantité	Unité
Exécution de forage 205 m³ et équipements à Antula Bono	1	U
Construction d'un réservoir de 300 m³ à Antula Bono	1	U
Réhabilitation du réservoir de 100 m³ en béton armé de quartiers de l'Aéroport	1	U
Exécution de forage de 150 m³ et équipements dans la zone de l'Aéroport	1	U
Extension des réseaux secondaires et tertiaires aux quartiers Bairro Militar et de l'Aéroport	6	Km
Extension des réseaux secondaires et tertiaires aux quartiers Antula Bono et Pluba	20	Km
Remplacement du réseau en amiante-ciment des quartiers de Sintra, Rossio, Belem, Bairro Ajuda 2e phase	10	Km
Réalisation de branchements sociaux à Antula Bono Pluba et Aéroport	1000	U
Extension de licence (40 000 à 60 000) exploitation compteurs PP	1	U
Création d'un laboratoire pour les analyses de base sur la qualité de l'eau (bactériologie, chlore résiduel, turbidité, ph, dureté etc.)	1	U
Extension des réseaux secondaires et tertiaires et réalisation de branchements sociaux et de bornes fontaines dans les quartiers périphériques de Sao Paulo	15	Km
Extension des réseaux secondaires et tertiaires et réalisation de branchements sociaux et de bornes fontaines dans les quartiers périphériques de Quelele, Cuntum Madina	20	Km
Sécurisation des sites de forages existants (clôtures et obturation anciens forages)	10	Km

(Source: Faye, Mb.M, 2017)

3.1.5. Accès à l'eau à Bissau et mode d'approvisionnement

L'approvisionnement en eau potable à Bissau se fait soit par abonnement au réseau d'exploitation et de distribution géré par l'Etat par la société EAGB, soit de manière informelle en creusant un puits ou en installant une pompe ou bien avec l'aide d'ONG qui creusent des puits ou installent des pompes collectives. Le réseau géré par EAGB dispose de trois châteaux d'eau dans toute la ville de Bissau, d'où part le réseau de distribution. L'eau arrive dans les quartiers avec l'implantation de bornes

fontaines gérées par les délégués de quartier dans les foyers par l'installation de robinets. En 2006, François Mendy, qui a travaillé sur l'aménagement de la ville de Bissau, a fait un large inventaire du niveau de branchement des populations au réseau d'adduction d'eau potable. Il a établi une carte représentant la densité des branchements d'eau courante domestique dans les quartiers de la ville. Pour calculer la densité des branchements en eau dans les foyers sur la *Carte 21*, le nombre d'habitants reliés au réseau a été divisé par le nombre total d'habitations du quartier, le résultat représente le niveau de branchement du quartier.



Carte 21: Branchement au réseau d'adduction d'eau dans les quartiers de Bissau en 2006

(Source : Mendy, F, 2006.)

Globalement la *Carte 21* montre trois noyaux distincts : les quartiers avec un taux de couverture en eau supérieurs à 50 %, des quartiers où le taux de couverture est inférieur à 50 % et des quartiers où le taux de couverture est faible. Le premier groupe concerne des quartiers au centre, un autre à l'est et le quartier Q.G isolé au nord. Il s'agit des quartiers planifiés de la ville. Autour de ce premier groupe, s'étalent les quartiers dont les branchements oscillent entre 10 et 50 %. Ces quartiers bénéficient d'une extension du réseau dans le cadre du programme de rénovation et de restructuration de certains quartiers de Bissau intitulé *''Projecto de melhoramento dos bairros de Bissau''*(PMBB). La proximité de ces quartiers avec le centre-ville y est pour beaucoup. Autour ce périmètre gravite les quartiers enclavés très difficiles d'accès, avec un taux de branchement inférieur à 10 %. Il s'agit de quartiers pauvres et certains d'entre eux sont récents.

Jusqu'en 2006, ce sont les quartiers structurés ou réguliers qui ont un niveau d'accès à l'eau courante le plus élevé de la ville, du fait qu'ils sont viabilisés avant l'installation des premiers occupants. Dans la lointaine périphérie, les difficultés d'accès et le maillage des quartiers compliquent les branchements, qui doivent être demandés individuellement et non de manière groupée. La pauvreté des populations ne leur permet pas de faire des demandes qui sont d'autant moins une priorité qu'ils utilisent l'eau des puits.

Pour atténuer cette situation, le gouvernement bissau-guinéen avec l'appui de ses partenaires comme la Banque Mondiale, met en œuvre le Projet d'Urgence pour l'Amélioration des Services d'Eau et d'Électricité (PUASEE) d'un montant de 22, 5 millions de dollars US[517]. Le Rapport final est déposé en janvier 2017. Le PUASEE est en droite ligne des ODD déclinés depuis 2015 par les organisations des Nations Unies en remplacement des OMD. Le PUASEE développe ses activités dans la ville de Bissau et quelques-uns de ses quartiers périphériques.

La zone d'intervention du PUASEE englobe la ville de Bissau, surtout dans les quartiers périphériques où l'accès à l'eau potable est faible. Il s'agit des quartiers comme Antula/Indame, Hafia, Bissaquel, Djal/Safim, Brene, Bissalanca, Kupul, Bor et une partie des quartiers non intégrés dans l'actuelle phase du projet notamment, Plack II, Plack I, Quelele, Antula, et entre autres, la zone d'influence englobe alentour des sites mentionnés.

En pratique, la ville de Bissau dispose de quatre modes de distribution de l'eau. Les bornes fontaines, les puits, le branchement au réseau et les forages.

[517] Faye, (Mb.M), Cadre de politique de réinstallation des populations (CPRP), République de la Guinée Bissau, Ministère de l'Économie et des Finances, Rapport final, Dakar-Sénégal, Janvier 2017, p. 9.

3.1.6. Les bornes fontaines

Le gouvernement bissau-guinéen essaye tant bien que mal dans le cadre du PUASEE d'installer des bornes fontaines dans un certain nombre de quartiers. Elles sont très sollicitées par les populations, conscientes des risques sanitaires de la consommation de l'eau de puits. Les quartiers qui sont dotés de ce type d'infrastructures sont les quartiers du centre-ville et ceux à proximité du centre. Ils bénéficient du projet de restructuration qui ouvre les voies pour placer les tuyaux et les raccorder au réseau. Près d'une vingtaine de quartiers non planifiés bénéficient de ce type de travaux. Le nombre de bornes fontaines dans les quartiers n'obéit à aucune logique : les quartiers densément peuplés comme Cupelom de Baixo, Cuntum sont les mieux équipés, car ils avaient raccordement à l'eau courante très faible.

Dans les quartiers éloignés de la périphérie, les bornes fontaines sont peu nombreuses et le taux de branchement au réseau d'adduction d'eau est encore plus faible à cause de leur enclavement ou parce qu'ils ne sont pas lotis et ne peuvent pas être raccordés au réseau. Ces quartiers sont très vastes et densément peuplés. Parmi ces quartiers, on peut citer la Zone industrielle de Bra, Quelele, Bandim I et Plack II.

3.1.7. Les puits

Le mode d'approvisionnement en eau potable le plus fréquent est le puits (*Photo **8***). A ce niveau, il faut distinguer les puits domestiques, les plus répandus, et les puits collectifs. Les puits collectifs sont de grand diamètre et plus profonds comparé aux puits domestiques. Leur construction est financée par un accord bilatéral avec le gouvernement libyen à l'époque du président Mouammar Kadhafi. Les puits collectifs sont à peine une dizaine sur toute l'étendue du territoire. Ils se localisent dans les quartiers de Cuntum, Antula, Bairro Militar, Béléme, Bandim II, l'Ile de Rei, Queléle, Cuntum Madina, Pelom et Bandim I.

Photo 8: Puits collectif dans le quartier de Cuntum
(Source : Gomis, E.N, 2020)

A côté des puits on trouve les pompes à eau *(Photo 9)* très usitées qui répondent aux besoins domestiques des populations que la société EAGB n'arrive pas à satisfaire.

Photo 9: Pompe à eau dans le quartier de Bairro Militar à Bissau
(Source : Gomis, E.N, 2020)

Conclusion

L'ODD relatif à l'accès à l'eau n'est pas encore atteint à l'échelle du continent africain. L'accès à l'eau et à l'assainissement est aujourd'hui une préoccupation majeure pour les gouvernements africains. Selon l'OMS et l'UNICEF, accéder à l'eau potable (à des fins domestiques, la boisson, la cuisine et l'hygiène personnelle) signifie bénéficier d'une source située à moins d'un kilomètre de l'endroit de son utilisation et avoir la possibilité d'obtenir régulièrement au moins 20 litres d'eau par habitant et par jour. Depuis 2010, l'accès à l'eau et à l'assainissement est reconnu comme un droit humain fondamental par l'ONU mais aujourd'hui, ce droit n'est pas universel au regard de la situation dans beaucoup de villes en Afrique.

L'analyse du secteur de l'eau à Bissau et à Ziguinchor permet de faire un certain nombre de constats. La question de la maîtrise et de l'approvisionnement en eau demeure un objectif à atteindre, notamment à Bissau. En effet, la ville de Bissau est particulièrement exemplaire en la matière parce qu'elle souffre plus du manque d'eau courante. Les programmes pour améliorer les services urbains d'eau ne permettent pas de couvrir les besoins sans cesse croissants à Bissau où vit près d'un tiers de la population du pays (884 534 sur 1 833 247 habitants). Ce n'est pas le cas à Ziguinchor qui a atteint les ODD en termes d'approvisionnement en eau aux populations avec 89,9 % d'accès en milieu urbain[518]. L'accès à l'eau, dans le cadre des OMD, indique la proportion de personnes qui utilisent des sources d'eau améliorées (raccordement à domicile, bornes-fontaines, puits protégés, sources protégées, forages, eau de pluie).

De 1972 à aujourd'hui, beaucoup de réflexions ont été menées, des politiques et programmes ont été mis en place, des engagements ont été pris pour améliorer la situation de l'accès à l'eau potable pour les populations des villes en Afrique. L'insuffisance des financements, l'inadaptation des politiques et des programmes souvent importés et imposés, l'insuffisance des capacités techniques, le manque de volonté politique et la mauvaise gouvernance sont les principales raisons de ces résultats mitigés.

Les défis liés à l'approvisionnement en eau à Bissau notamment s'amplifient davantage du fait de la croissance démographique importante et de l'insuffisance des investissements dans le secteur. Malgré les efforts fournis par l'Etat bissau-guinéen, la société EAGB qui approvisionne les populations en eau, ne dispose pas d'assez de moyens financiers et techniques pour améliorer la situation. Les coupures d'eau s'amplifient, les réseaux d'eau vétustes ne sont pas rénovés. Les populations les plus pauvres restent éloignées de l'offre de services d'eau et se rabattent sur l'eau tirée des puits. Les inégalités socio-spatiales s'amplifient. Tout cela retarde l'atteinte des ODD dans le secteur de l'eau.

Pour améliorer la situation de l'accès à l'eau courante à Bissau et atteindre l'ODD 6, il faut améliorer les connaissances sur les ressources en eau souterraine à travers une cartographie complète de la ville. Il faut également une volonté politique affirmée et mettre en commun des programmes de recherches pluridisciplinaires associant les différents domaines de compétence. Il faut enfin une dotation suffisante pour l'EAGB, soit à partir d'une privatisation du secteur soit en l'ouvrant à des capitaux étrangers, pour répondre aux besoins des populations. En attendant, les solutions transitoires restent de petits forages (pompe à eau) installés dans toute la ville, en particulier dans les quartiers périphériques. De futures études pourraient être menées en vue de transformer ces forages en bornes

[518] ANSD, Situation économique et sociale du Sénégal, 2012, p. 169.

fontaines, comme c'est déjà le cas dans certains quartiers périphériques de Bissau comme Cuntum Madina, Bairro Militar ou Quelélé.

Chapitre 14: Les stratégies de résilience et capacité d'adaptations aux changements climatiques et ses limites en Guinée-Bissau et au Sénégal

Introduction

J'entends par changement climatique des changements du climat qui sont attribués directement ou indirectement à l'activité humaine, qui modifie la composition de l'atmosphère globale et qui viennent s'ajouter à la variabilité naturelle du climat observée au cours de périodes comparables[519]. Cette définition est différente de celle donnée par le Groupe Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat (GIEC) qui estime que le changement climatique se réfère à tout changement du climat qu'il soit d'origine humaine ou naturelle. C'est un phénomène qui exige des actions communes et concertées de tous. Les changements climatiques représentent pour l'humanité toute entière un danger reconnu par la Conférence des Parties (COP) des pays signataires de la convention sur le climat. Leurs conséquences constituent, en soi, une injustice dans la mesure où elles affectent plus sévèrement les populations les plus vulnérables et les moins responsables des émissions de GES.

Les résultats économiques et politiques des pays du Sud (l'Afrique subsaharienne en particulier), acquis après plusieurs décennies de recherches, de réformes et de politiques publiques contraignantes contre la pauvreté, l'instabilité socio-politique, les maladies et l'accélération de la cadence vers l'émergence socio-économique, sont aujourd'hui compromis par les effets désastreux des changements climatiques. Le continent africain est en effet une région vulnérable aux changements climatiques. Plusieurs facteurs naturels et socio-économiques sont à l'origine de cette vulnérabilité. Le Sahel fait face depuis plusieurs années à une forte variabilité du climat caractérisée par des décennies répétées de sécheresse ponctuées par des années pluvieuses donnant lieu à des inondations, des vagues de chaleur et des pluies hors saison est l'une des parties du continent la plus touchée par ces variabilités du climat. Les plus grandes famines survenues au Sahel entre les années 1970 à 2000 sont entièrement ou en partie dues aux variations du climat[520].

Les activités socio-économiques basées sur une agriculture essentiellement pluviale faiblement mécanisée et un élevage de caractère extensif sont très dépendantes des aléas climatiques. Aujourd'hui, les dimensions scientifiques et les implications économiques des changements climatiques sont bien comprises, mais la majorité des pays, particulièrement les plus pollueurs, ne se sont pas encore engagés dans une politique contraignante visant à réduire fortement, au moins de 5,2

[519] Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC).

[520] Le Sénégal : revue du contexte socio-économique, politique et environnemental, Rapport d'étude, Recherche pour des futurs résilients au climat, Innovation Environnement Développement Afrique (IED) Promouvoir la Résilience des Économies en zone Semi-Arides (PRESA), Août 2015, p. 11.

%, d'ici 2020 les émissions de GES, créant ainsi les conditions d'une stabilisation, voire d'une baisse du réchauffement climatique[521].

D'après le PNUD, les changements climatiques sont un problème de développement important qui doit être traité de façon urgente. Car si le réchauffement de la planète ne ralentit pas, il est vraisemblable que les effets des sécheresses et des inondations se multiplieront, les maladies à vecteur s'étendront sur de plus larges périmètres, et de nombreux écosystèmes tels que la mangrove et les récifs coralliens, s'appauvriront. Les avancées dans la lutte contre la maladie, la faim, la pauvreté et la dégradation de l'environnement risquent d'être compromises par les changements climatiques.

Aujourd'hui, il est mondialement connu et accepté sur le plan scientifique et humain que les impacts négatifs des changements climatiques sont des sources de perturbations économiques et écologiques, qui dégradent les conditions de vie des populations. Cette vérité est difficilement vécue, surtout dans les pays en développement, où le phénomène de la pauvreté limite les moyens d'actions pour faire face aux multiples impacts négatifs que sont :

l'avancée de la mer, l'érosion côtière, la perte des plages ; la désertification, la réduction des mangroves, la perte des terres arables et autres pâturages ; la salinisation des eaux, la réduction ou l'insuffisance de la disponibilité de l'eau pour l'irrigation et la boisson et autres activités productrices.

En Guinée-Bissau et au Sénégal (deux pays en développement), où les populations en milieu rural ou urbain vivent intensément cette pauvreté, il y a lieu de mieux comprendre les modifications climatiques, afin de développer des mesures d'adaptation à cette vulnérabilité. C'est ainsi, que suite à la décision n° 28/COP.7 de la Conférence des Parties lors de sa 7ème Session en novembre 2001 relatives à l'élaboration des Programmes d'Actions Nationaux d'Adaptation aux changements climatiques (PANA), bon nombre de pays dit Pays les Moins Avancés (PMA) ont bénéficié d'une assistance financière du Programme des Nations Unies pour le Développement/Fonds pour l'Environnement Mondial (PNUD/FEM) pour l'élaboration de leur PANA.

Le Sénégal et la Guinée-Bissau se sont inscri dans une dynamique d'élaboration de leur PANA qui a pour objectif de faire une étude et analyse participative et intégrée de la vulnérabilité des différentes régions face aux impacts négatifs des changements climatiques sur des secteurs-clés de leur économie (les ressources en eau, l'environnement, l'agriculture et les zones côtières). Le but du PANA est donc de définir les activités prioritaires à mettre en œuvre pour répondre aux besoins

[521] Les Etats et les villes francophones unis face aux défis du changement climatique, Plaidoyer pour la reconnaissance du rôle majeur des autorités locales dans la lutte contre les effets du changement climatique exemple du Sénégal, Dakar, 11-12 Septembre 2015, p. 2.

immédiats et aux préoccupations urgentes des groupes socio-économiques en vue de leur adaptation aux effets néfastes des changements climatiques.

Il est question dans ce chapitre d'étudier la résilience et les mesures d'adaptations aux changements climatiques pour un développement durable au Sénégal et en Guinée-Bissau en générale, à Bissau et à Ziguinchor en particulier. Cette étude prend également en compte les impacts économiques, sociaux et environnementaux qui découlent des stratégies d'adoptions pour une meilleure prise en charge des questions liées aux changements climatiques. L'identification de ces éléments permet de mieux comprendre ce qui peut être considérer comme un retard dans le processus de changement en matière de développement durable et de faire des propositions et orientations en vue d'y remédier de façon urgente et durable.

1. Le Plan d'Action National aux Changements Climatiques (NAPA) de la Guinée-Bissau

La littérature académique comme institutionnelle en matière de risques urbains à connu de substantiels développements au cours des dernières décennies. Il y a un changement progressif sur le regard porté sur la question des catastrophes naturelles, causés par les changements climatiques. Ce phénomène simultanément planétaire, irréversible, et anthropogénique, qui multiplie et accentue les événements catastrophiques d'origine météorologique bouleverse profondément la Guinée-Bissau. Après un stade de prise de conscience au tournant des années 1990 avec le lancement de la Décennie Internationale de Prévention des Catastrophes Naturelles (DIPCN) et les alertes du GIEC sur les élévations des températures, un autre seuil a été franchi au tournant de ce siècle. Il est caractérisé par le développement de risques systémiques d'une ampleur inégalée accompagnant la mondialisation des problèmes écologiques, sociaux, et économiques qui menacent gravement les possibilités de développement durable[522].

Les travaux sur des risques naturels et climatiques, longtemps aléa-centrés, et focalisés sur l'atténuation des phénomènes eux-mêmes, se concentrent aujourd'hui davantage sur la question de l'atténuation des impacts et des vulnérabilités qu'ils révèlent. Beaucoup de travaux mettent l'accent sur les conditions biophysiques et socio-économiques pouvant conduire à des situations de catastrophes et proposent donc le développement d'outils de diagnostic des vulnérabilités. Très peu adoptent une approche de territorialité, centrée sur la ville, tendant à lier le fonctionnement et le développement urbain avec les vulnérabilités aux changements climatiques et les moyens de les réduire grâce à des stratégies d'adaptation adéquate.

[522] Quenault, (B), Vulnérabilité et résilience au changement climatique en milieu urbain : vers de nouvelles stratégies de développement urbain durable ?, Projet de recherche PIRVE 20-2051, Rapport final, volume 1, Juin 2011, p. 9.

Les petits États en développement ont des caractéristiques communes, liées principalement à leur petite taille et à l'inadaptation de leurs infrastructures. Pour relever ces défis et faire face aux impacts potentiellement catastrophiques des changements climatiques, la Guinée-Bissau a adhéré, en qualité de pays membre, au groupe des Petits États Insulaires en Développement (PEID)[523]. Cette organisation est reconnue comme un groupe distinct des pays en développement confrontés à des spécificités sociales et économiques, et à une vulnérabilité environnementale, lors de la Conférence des Nations sur l'Environnement et le Développement (CNUED) et également lors du Sommet de la Terre, en 1992 à Rio de Janeiro au Brésil. Le Sommet Mondial sur le Développement Durable de Johannesburg de 2002 a rappelé que les PEID sont un cas particulier pour l'environnement et pour le développement durable, compte tenu de leurs spécificités sociales, économiques et leur vulnérabilité environnementale. La Conférence Mondiale sur le Développement Durable des PEID avec le Programme d'Action de la Barbade (PAB) pour le développement durable des PEID à laquelle la Guinée-Bissau a pris part s'est tenue à Bridgetown dans la capitale de la Barbade en 1994. Le PAB traduit entre autres les efforts fournis pour l'atteinte des OMD en formulant et en appliquant des politiques, des stratégies et des programmes qui prennent en compte des objectifs de développement.

La rencontre mondiale convoquée par les PEID à l'Ile Maurice en 2005, a conduit à l'adoption de la Stratégie de Maurice pour la mise en œuvre du PAB, avec les domaines prioritaires suivants :

les changements climatiques et la montée du niveau de la mer ; les catastrophes naturelles et environnementales ; la gestion des déchets ; les ressources côtières et marines ; les ressources hydrauliques ; les ressources de la terre ; l'énergie ; les ressources touristiques ; diversité biologique ; transports et communications.

La Guinée-Bissau est particulièrement riche en ressources naturelles avec une bonne pluviométrie, des sols fertiles, des parcs, des forêts, une faune diverse et variée, des ressources halieutiques importantes et une production agricole diversifiée. Malgré ces énormes potentialités, elle est installée dans une pauvreté quasi-structurelle en raison notamment d'une situation sociale, économique et politique particulièrement difficile marquée par une instabilité politique et institutionnelle durant ces dernières années. La pauvreté qui en résulte affecte près de 70 % de la population, singulièrement les ruraux, mais aussi les néo-citadins dont la seule alternative de survie est l'agriculture périurbaine. Cette activité est fondée sur le déboisement. Ce qui se traduit par une perte considérable de la biodiversité, l'accentuation du phénomène de la sécheresse et de la désertification avec l'extension inexorable de la savane au détriment des surfaces forestières. Mais

[523] Petit État insulaire en développement, 1er Rapport National de la Mise en Œuvre de la Stratégie de Maurice + 5, zone côtière de la Guinée Bissau, Rapport compilé avec la contribution du Système des Nations Unies Guinée Bissau et UNDESA, Janvier 2010, p. 6.

aussi une plus grande vulnérabilité aux changements climatiques, en particulier dans les villes littorales comme Bissau et des côtes.

Face à la gravité de la situation, la Guinée-Bissau, à l'instar de plusieurs pays, a ratifié les trois conventions relatives à la conservation de la biodiversité, la lutte contre la désertification et sur les changements climatiques conformément aux recommandations de la Conférence de Rio. Les autorités ont pris différentes initiatives en matière de planification et d'exécution des programmes relatifs aux conventions internationales. On peut citer entre autres l'élaboration du Plan National de Gestion Environnementale de la Stratégie et du Plan d'Action National sur la Biodiversité, le PAN/LCD ou encore le PANA. Il a aussi mis en place un arsenal d'instruments juridiques et réglementaires comme le code forestier, de l'environnement, et autres décrets et arrêtés relatifs à leur mise en application.Il reste que ces différentes mesures apparaissent très insuffisantes au regard des engagements pris conformément aux principes et mesures édictées dans les différentes conventions pour assurer une gestion rationnelle et durable de l'environnement et des ressources naturelles.

L'adoption en 2004 de la Stratégie Nationale de Réduction de Pauvreté (DENARP I), qui est le document de planification stratégique de référence du pays en matière de développement, comme les différentes mesures qui sont prise à Rio ne s'inscrit pas pour l'essentiel dans la durée à travers un horizon temporel bien défini, dans une perspective à long terme, plus conforme aux OMD (l'objectif 7 relatif à la promotion de la durabilité). Pour corriger ces insuffisances caractérisées par une quasi-absence d'ancrage pour l'environnement qui se traduit par une absence de cohérence dans l'élaboration et la mise en œuvre des divers instruments de planification du pays et constitue une limite importante dans la perspective d'une articulation entre les politiques et stratégies environnementales à celles de développement, DINARP II est lancé en 2006 à Genève.

Mais une contrainte majeure demeure. C'est celle de la forte tendance à considérer l'environnement comme un secteur à part et non une composante à part entière des politiques de lutte contre la pauvreté et le développement du pays. Pour combler cette importante lacune, la Guinée-Bissau a décidé de procéder à une auto-évaluation de ses capacités nationales en matière de gestion de l'environnement national et mondial. C'est dans ce contexte que le pays a bénéficié de l'appui du PNUD/FEM à travers son mécanisme dénommé : *« Auto Évaluation des besoins en Renforcement des capacités en matière de Gestion de l'Environnement National et Mondial* C'est un programme qui consiste à faciliter l'identification et l'analyse de ses forces, faiblesses, menaces et risques et les opportunités qui lui sont offertes à travers une démarche participative et interactive. Ce programme

implique l'ensemble des parties prenantes, aux divers niveaux individuel, institutionnel et systémique[524].

L'étude des changements climatiques implique la mise en commun de domaines transversaux et la participation directe ou indirecte de plusieurs institutions. Outre le Secrétariat d'État à l'Environnement qui assure la gestion de la convention, le ministère de l'Agriculture et du Développement Rural qui a en charge les forêts, le ministère de l'Énergie et Ressources Naturelles, le service de la Météorologie, ainsi que certaines ONG sont actifs dans la lutte contre les changements climatiques en Guinée-Bissau. Ces différentes institutions et structures et leurs démembrements ont permis en rapport avec leurs missions régaliennes et les compétences spécifiques d'assurer la planification, la gestion, le suivi et l'évaluation des activités relatives aux changements climatiques.

En ratifiant la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC, 1995), LA Guinée-Bissau a pris certaines dispositions relatives à la lutte contre les changements climatiques et la promotion de mesures d'adaptation. Le pays a mis en œuvre un certain nombre de projets avec comme orientation majeure de développer des mécanismes permettant de réduire la pression sur les ressources naturelles. Parmi ces projets d'interventions contre le changement climatique, on peut citer :

- projet d'Adaptation aux Changements Climatiques et Côtiers en Afrique de l'Ouest (ACCC) réponse au changement du littoral et ses dimensions humaines dans le cadre de la Gestion Intégrée de la Zone Côtière ;

- le projet CARBOVEG-GB de quantification du carbone stocké et de la capacité de séquestration de la végétation de la Guinée-Bissau ;

- le projet de renforcement de la capacité d'adaptation et la résilience aux changements climatiques dans le secteur agricole et des ressources en eau ;

- projet d'amélioration des connaissances sur les relations entre les services des écosystèmes des mangroves et l'adaptation aux changements climatiques en Guinée-Bissau ;

- le projet de vulgarisation des foyers améliorés ;

- le projet de développement de l'agriculture et de l'élevage ;

- le Projet d'Assistance Technique à la Communication et l'Information sur la Protection de l'Environnement (PACIPE) ;

La réalisation de ces projets confirme l'engagement de la Guinée-Bissau par rapport à l'utilisation rationnelle des ressources naturelles et l'amélioration des techniques de production. Il

[524] PNUD, République de la Guinée Bissau, Auto-évaluation des besoins en Renforcement des capacités en matière de Gestion de l'Environnement National et Mondial, Avril 2011, p. 9.

s'agit donc de lutter contre les modes inadaptés d'exploitation des ressources susceptibles d'entraîner une modification rapide et profonde du climat avec de graves conséquences sur la production et le cadre de vie.

La Guinée-Bissau souffre de vulnérabilités environnementales importantes et est exposée aux risques liés aux dérèglements climatiques. Selon le GIEC, la vulnérabilité est une conjonction de risques, d'impacts et de capacités d'adaptation. C'est le degré selon lequel un système est susceptible, ou incapable de faire face aux effets adverses du changement climatique, y compris la variabilité climatique et les événements extrêmes**.**

Des études (Communication Nationale Initiale, 2005) montrent que la Guinée-Bissau présente une sensibilité certaine aux variations climatiques. La nature des formations géologiques et géomorphologiques de sa zone côtière, la dynamique de son littoral associée à une forte pression démographique l'exposent aux changements climatiques. L'érosion côtière est favorisée par la faiblesse de l'altitude de la zone côtière qui ne dépasse pas 50 m (Carte 26). Les variations des marées augmentent la salinité des estuaires qui couvrent plus de 8 000 km² de mangrove. Ces zones côtières sont d'importants sites de production, en même temps que de véritables sanctuaires de conservation de la biodiversité du pays. L'impact des changements climatiques se mesure donc, outre les risques de catastrophes naturelles de grande ampleur, par une menace sur l'économie du pays essentiellement basée sur l'agriculture et les ressources naturelles[525]. L'urgence est de prendre des mesures conservatoires.

La vulnérabilité est fonction du caractère, de l'amplitude et du taux de changement climatique et de la variation avec laquelle un système est exposé, de sa sensibilité et de sa capacité d'adaptation[526]. Elle est ainsi fonction des caractéristiques physiques et socio-économiques. L'une des caractéristiques de la Guinée-Bissau est le contraste très marqué entre les différentes régions naturelles du point de vue des conditions socio-économiques, de la densité des populations, des régimes pluviométriques et hydrologiques, du relief, de la répartition des sols, de la faune, de la flore. La Guinée-Bissau est exposée à la pauvreté, à la variabilité et au changement climatique (sécheresses, inondations, températures extrêmes, perturbation du régime pluviométrique, etc.). Le pays est un archipel de 88 îles (*Carte 2* sur la situation de la Guinée-Bissau) exposées au risque de l'élévation du niveau de la mer. La population du pays est majoritairement concentrée sur le littoral, vulnérable à l'érosion des sols. Bissau qui est également une ville littorale n'échappe pas à cette réalité. Plus de 90 % de la population vit d'activités dépendant directement du climat, qu'il s'agisse de l'agriculture

[525] PNUD, République de la Guinée Bissau, Auto-évaluation des besoins en Renforcement des capacités en matière de Gestion de l'Environnement National et Mondial, Avril 2011, p. 19.

[526] Tieszen, (L), Tappan (G.G), Toure, (A) : Sequestration of carbon in soil organic matter in Senegal: an overview Journal of Arid Environments, ELSEVIER, 2004, pp. 17.

ou de la pêche. La salinisation des sols et de l'eau douce, la pollution ou l'appauvrissement des nutriments biologiques des eaux et des terres, les sécheresses inhabituelles sont autant de menaces directes aux conditions de survie de la population à Bissau.

A ce titre, la préservation des équilibres écologiques est un enjeu de survie immédiat en Guinée-Bissau en général et à Bissau en particulier. La préservation de cet équilibre écologique est au cœur des programmes de développement comme *''Sol Na Iardi''* et *''Terra Ranka''*. D'après le rapport du PANA de la Guinée-Bissau, la hausse progressive des températures, et partant, l'évapotranspiration et la baisse de la pluviosité auront pour effet de réduire considérablement la productivité du secteur agricole et d'exacerber la pénurie d'eau dans le pays. Le secteur agricole qui contribue pour 62 % au PIB emploie presque tout la population active nationale. L'économie est donc tributaire de l'agriculture qui, pour sa part, dépend largement de l'intensité et de la régularité des pluies, bien que le potentiel d'irrigation reste largement inexploité[527]. La baisse de la pluviosité aura sur le long terme des conséquences non-négligeables à tous les niveaux notamment sur l'approvisionnement de la nappe phréatique et sur l'agriculture. Dans ces conditions, l'évolution climatique aura des répercussions importantes sur la capacité d'adaptation des populations à Bissau et notamment en milieux ruraux, étant donné qu'une bonne proportion de celles-ci est engagée dans des secteurs vulnérables au risque climatique et que l'économie est tributaire de ces secteurs[528].

Le projet financé par le Fonds pour les PMA s'inscrit en droite ligne dans les deux principales priorités du PANA de la Guinée-Bissau que sont les secteurs de l'agriculture et de l'eau et s'articule sur une stratégie de renforcement des capacités à double volet.

Le premier volet de cette stratégie concerne la formation générale et le renforcement des capacités : former les principaux acteurs nationaux à l'élaboration de plans d'adaptation au changement climatique, faciliter la mise en place d'un processus de prise en compte de l'adaptation dans les principaux plans de développement et les politiques sectorielles, et améliorer la qualité et la diffusion des données sur le climat, fondation d'une prise de décision au niveau local et national.

Le second volet de la stratégie porte sur la démonstration pratique des mesures d'adaptation applicables au niveau local dans les secteurs de l'agriculture et de l'eau.

Des activités pilotes ont été menées dans le monde rural en vue de démontrer l'applicabilité d'une large palette de mesures d'adaptation telles que les techniques d'utilisation efficace de l'eau dans les systèmes de production agricole et l'approvisionnement des zones rurales et en milieu urbain

[527] Elle risque en effet de compromettre la viabilité de certaines cultures dans les régions plus sèches, obligeant les agriculteurs à se tourner davantage vers l'élevage comme moyen de subsistance, ce qui nécessite des compétences et des techniques différentes, ainsi que des investissements initiaux plus importants pour des ménages déjà appauvris.

[528] Fonds pour l'Environnement Mondial, Guinée-Bissau, Renforcer la capacité d'adaptation et de résistance des secteurs de l'agriculture et de l'eau à la modification du climat, Fonds pour les Pays les Moins avancés, août 2009, pp. 2.

(agriculture péri-urbaine), les méthodes de productions agricoles non-tributaires du climat (amélioration du stockage des céréales, diversification des cultures, utilisation de semences et de variétés à cycle court, qui sont moins exigeantes en eau et plus résistantes aux sécheresses prolongées), et la mise au point de formules de gestion durable des ressources en eau peu sensibles au changement climatique (micro réservoirs, petites digues et diffusion de systèmes d'irrigation à faible coût).

Mise en œuvre avec succès, cette stratégie à deux volets permet de doter la Guinée-Bissau d'une capacité institutionnelle et humaine suffisamment solide pour réaliser à plus grande échelle, la planification de l'adaptation et des activités pratiques (sur le terrain) susceptibles d'être reproduites dans d'autres régions du pays menacées par les effets du changement climatique. Le caractère transversal du phénomène des changements climatiques fait que les solutions et les mesures d'adaptation et leurs effets doivent s'appliquer à tous les secteurs directement concernés notamment les secteurs prioritaires tels que l'agraire, ressources hydriques, zone côtière, santé et les scénarios climatiques.

La Guinée-Bissau a ratifié la CCNUCC, depuis 1995, ainsi que le Protocole de Kyoto. Le pays a également ratifié les Conventions sur la Diversité Biologique et celle de la Lutte Contre la Désertification. Mais, en raison de certaines contraintes, il n'a pu suivre l'évolution des différentes activités prévues, en conséquence, à un début de mise en œuvre et de suivi des recommandations de Barbade qui sont reprises en Île Maurice. Les activités exécutées dans la mise en œuvre de la CCNUCC et du Plan d' Action de la Barbade en Guinée-Bissau sont les suivantes :

- dans le secteur agraire : (i) mise en place du système de production agro-sylvo-pastorale ; (ii) construction de barrages anti-sel et/ou récupération de la capacité productive des sols de mangrove dans les rizières du Nord et au Sud du pays ; (iii) adoption de techniques de feux précoces en lieu et place des feux de forêt incontrôlés, surtout au niveau des régions Est ; (iv) introduction, au Nord et à l'Est du pays, d'essences forestières exotiques et à croissance rapide, comme sources d'énergie ligneuses et foyers améliorés, dans le cadre, entre autres, d'une stratégie de réduction de la consommation de bois.

- dans le secteur de l'environnement : (i) plus de onze millions de dollars américains ont été investis pour la mise en œuvre du Projet de Gestion de la Biodiversité et la Zone Côtière de la Guinée-Bissau (PGBZCGB), pour la période 2004-2010, visant le renforcement de la capacité nationale en matière de conservation de la nature et de conservation de la biodiversité, notamment à travers le renforcement de la gestion du réseau des aires protégées par l'Institut de la Biodiversité et des Aires Protégées (IBAP) ; le développement de la capacité nationale en matière d'études d'évaluation des impacts environnementaux en créant la Cellule d'Évaluation d'Impacts Environnementaux (CAIA)

attaché à la Primature et, ainsi, la promotion de micro-projets contribuant à la préservation de l'environnement à travers du fond mise en place par cet effet ; (ii) le Programme Régional d'Aide à la Gestion Intégrée des Ressources Naturelles (AGIR), destiné à la protection des couloirs transfrontaliers sur la faune sauvage ; le Programme National de Développement 2001-2010, qui se déroule dans la zone transfrontalière Guinée Conakry/Guinée-Bissau, correspondant aux bassins-versants des fleuves Corubal, Congo et Nunez, vise la préservation des écosystèmes les plus vulnérables (forêts et zone-refuge de la faune) et l'appui aux communautés locales dans la gestion des ressources naturelles. Dix zones de conservation communautaires ont été dotées de plans communautaires de gestion des ressources naturelles et trois structures locales de gestion de ces ressources sont opérationnelles.

Des réformes structurelles ont été également réalisées dont :

- le Projet de Développement du Secteur Privé, entre 2000-2007, a permis l'élaboration des politiques de réforme du secteur économique, le renforcement des capacités des organisations du Secteur Privé et du secteur Public en matière de Réformes Légales et la création d'un environnement favorable des affaires.

- le Programme National de Bonne Gouvernance, mis en œuvre entre 2002 et 2004, avec pour objectif de renforcer les capacités en matière de gouvernance à différents niveaux. À titre d'exemple, il a aidé à formuler le Plan National de Gestion Environnementale (PNGA, 2004).

Dans le secteur de l'énergie, parmi les 300,7 millions de citoyens de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest, seuls 126,2 millions d'habitants ont aujourd'hui accès à l'électricité, 75 % d'entre eux vivent en ville. 174,5 millions d'habitants n'ont pas accès à l'électricité et 77 % d'entre eux vivent dans les zones rurales. Certains pays sont plus avancés que d'autres en ce qui concerne l'approvisionnement en électricité de leurs citoyens. C'est le cas du Cap-Vert, du Ghana, du Nigeria, de la Côte d'Ivoire, du Sénégal et du Mali où environ la moitié de la population a en théorie accès à l'électricité. Pour les autres pays, la possibilité d'accès à l'électricité est plus limitée, en moyenne de 16 %, et 90 % d'entre eux sont des urbains[529]. La Guinée-Bissau fait partie de ces pays qui traînent toujours le pas dans ce domaine.

2. Le Plan d'Action National aux Changements Climatiques (PANA) du Sénégal

Au Sommet de la Terre de Rio est mise en place la CCNUCC. Cette Convention est ratifiée par 170 États. Elle est entrée en vigueur le 21 mars 1994. Son objectif ainsi que tous les instruments juridiques connexes que la Conférence des Parties (COP) a adopté est de stabiliser conformément aux

[529] Rapport de base pour la politique en matière d'énergies renouvelables de la CEDEAO (PERC), version finale Septembre 2012, p. 16.

dispositions pertinentes de la Convention, les concentrations de GES dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. Ce niveau doit être atteint dans un délai suffisant pour que les écosystèmes puissent s'adapter naturellement aux changements climatiques, et cela, dans une perspective continue d'un développement socio-économique durable.

Le Sénégal, pays à faible Indice de Développement Humain (IDH, classement PNUD 2005 : 157/173), a ratifié la CCNUCC en juin 1994 et le Protocole de Kyoto en juillet 2001. Suite à ces engagements du Sénégal au niveau international, un Comité national de suivi sur les Changements Climatiques est mis en place en 1994 pour l'application effective des objectifs de la Convention. L'intérêt de ces engagements au plus haut sommet des instances de décision mondiale permet au Sénégal de s'inscrire dans une dynamique de prise en charge des changements climatiques et de leurs conséquences. Selon des études menées par le GIEC, si rien n'est fait dans les PMA, ils auront des difficultés techniques et financières pour faire face aux variations climatiques et à leurs impacts. Cela en raison de leur faible niveau de développement. Ces pays sont considérés par les pays Parties à la CCNUCC comme parmi les pays les plus vulnérables aux Changements Climatiques.

Le Sénégal a l'instar de tous les PMA, a bénéficié d'un financement du Fonds pour l'Environnement Mondial[530] (FEM) à hauteur de 195 000 US $ pour face aux effets adverses du réchauffement climatique. Ce projet est exécuté par le PNUD et a pour objectif majeur l'identification des besoins d'adaptations urgents et prioritaires du pays face à sa vulnérabilité aux changements climatiques[531]. Ce qui me permet de revenir sur l'état des lieux et des principales actions menées dans la lutte contre les effets du changement climatique dans le pays.

2.1.État des lieux et stratégies sénégalaise en matière de lutte contre les changements climatiques

Depuis quelques décennies le réchauffement climatique est la principale menace qui frappe la planète. Les pays d'Afrique subsaharienne (ceux qui sont localisés dans les zones arides et semi-arides : le Sahara et le Sahel), figurent parmi les plus vulnérables aux effets de ces variations climatiques en raison de la sensibilité de leurs économies aux facteurs climatiques, mais aussi de leur fragilité. A l'instar des pays du Sahel, le Sénégal (sa partie nord) fait face aux impacts de la variabilité du climat,

[530] Le FEM créé en 1991 est l'un des principaux instruments multinationaux en matière de préservation de l'environnement global. Il réunit 176 pays membres au sein d'un mécanisme financier international dont l'objectif est de s'attaquer aux problèmes environnementaux à l'échelle mondiale tout en encourageant un développement durable au niveau national. Il apporte son soutien à des projets dans les pays en développement dans les domaines de la biodiversité, du changement de climat, des eaux internationales, de la dégradation des sols, de la couche d'ozone et des polluants organiques persistants.

[531] Plan d'Action National pour l'Adaptation aux Changement Climatiques, République du Sénégal, Avril 2006, p. 4.

ponctuée par des évènements extrêmes devenus fréquents qui accentuent la pauvreté dans le pays. De nombreux secteurs de développement sont désormais soumis à des risques menaçant le capital naturel et humain. Face à cette situation, l'Etat du Sénégal a entrepris différentes initiatives pour une résilience aux changements climatiques[532].

Sur le plan institutionnel, il y a des politiques qui sont en lien avec le changement climatique. Parmi ces dernières, on peut citer la loi sur la décentralisation, la politique foncière, la protection sociale et l'assurance agricole. La loi sur la décentralisation est le résultat d'un long processus qui a démarré avant les indépendances, avec l'érection des communes en collectivités locales. Les villes de Gorée, Saint-Louis du Sénégal[533], Rufisque[534] et Dakar[535] appelés les quatre communes sont érigées en des communes de plein exercice et régies par le droit français.

Avec la promulgation de la loi n° 66-64 du 30 juin 1966 portant Code de l'Administration Communale, le régime des communes sont unifiées.

En 1972, des réformes en profondeur aboutissent à la création des Communautés Rurales dépositaires de prérogatives importantes en matière d'affectation et de désaffectation des terres du domaine national comprises dans les zones de terroirs.

En 1996, une nouvelle réforme érige la Région en Collectivité Locale. Ainsi, on a trois ordres de Collectivités Locales que sont : la Région, la Commune et la Communauté Rurale. Elle a aussi entraîné la disparition de la tutelle et consacré le contrôle de légitimité à posteriori en lieu et place du contrôle d'approbation à priori. Cette réforme par la loi 96-07 du 22 mars 1996, fait des collectivités locales, des acteurs principaux des changements climatiques.

La décentralisation correspond en effet à un transfert de compétences du gouvernement central ou de ses agences à des gouvernements locaux. Des collectivités territoriales, nouvellement créées ou dotées de compétences renforcées, prennent en charge la gestion de certains biens publics à travers les neuf compétences transférées[536]. La proximité géographique entre administrateurs et administrés doit contribuer à la transparence et à la pertinence des choix de politiques publiques locales. Peu ou prou, les décentralisations visent à construire des niveaux d'actions publiques et politiques plus efficaces, plus démocratiques, à partir d'un changement d'échelle et de l'implication d'une pluralité

[532] Le Sénégal : revue du contexte socio-économique, politique et environnemental, Rapport d'étude, Recherche pour des futurs résilients au climat, Innovation Environnement Développement Afrique (IED) Promouvoir la Résilience des Économies en zone Semi-Arides (PRESA), Août 2015, p. 9.

[533] Les communes de plein exercice de Gorée et de Saint Louis ont été créées par le décret du 10 août 1872.

[534] Par le décret du 12 Juin 1880.

[535] Par le décret du 17 Juin 1887.

[536] Domaines, Environnement et gestion des ressources naturelles, Santé, population et action sociale, Jeunesse, sports et loisirs, Culture, Éducation, alphabétisation, promotion des langues nationales et formation professionnelle, Planification, Aménagement du territoire, Urbanisme et habitat, Assainissement.

d'acteurs publics, privés et associatifs[537]. En 2015, le Code général des collectivités locales qui passe à l'Assemblée nationale comme prévu par le gouvernement en 2013 résous une vieille doléance collectivités locales. Il s'agit de l'augmentation des compétences transférées que sont l'Agriculture, l'Élevage et la production animale, la Pêche, le Tourisme et l'Hydraulique.

La loi n° 2013-10 du 20 décembre 2013 portant Code général des Collectivités Locales apporte de nouveaux changements dans l'administration territoriale en consacrant la communalisation intégrale (l'Acte III de la décentralisation). Elle offre l'opportunité d'une véritable territorialisation des politiques de développement (y compris les politiques climatiques). L'objectif principal visé est d'organiser le Sénégal en territoires viables, compétitifs et porteurs de développement durable. Parmi les défis que soulève cette loi, on peut noter : la disparition de la région comme ordre de collectivité et son remplacement par les départements, le financement local et donc la mise en œuvre de ces plans-climat, la dotation en moyens humains, matériels, institutionnels et financiers à un nombre encore plus important de collectivités locales.

En 1994, le Comité National sur les Changements Climatiques (COMNACC) est créé. Il est institué par arrêté ministériel en 2003 et formalisé par un décret en 2011 (décret COMNACC 2011-1689 du 03 octobre 2011), créant par la même occasion des Comités régionaux (COMRECC). Une autorité nationale désignée pour le Mécanisme de Développement Propre (MDP) en 2006 a été mise en place par arrêté ministériel avec la désignation d'un point focal du Groupe Intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), de même qu'une entité nationale chargée d'évaluer les besoins en transfert de technologies. Ainsi, l'évaluation des besoins est faite depuis 2012.

A cela s'ajoute en 2015 la loi n° 04/2015 contre la prolifération des déchets plastiques interdisant la production, l'importation, la détention, la distribution et l'utilisation de sachets plastiques de faible micronnage.

D'autres réformes institutionnelles sont notées, dont la dernière est la création d'un Conseil Économique Social et Environnemental (CESE) qui inscrit parmi ses premières priorités la gestion des effets du changement climatique et soutient activement la réussite de l'organisation de la Cop 21 à Paris en décembre 2015. La création du Haut Conseil des Collectivités Territoriales (HCCT) en 2016 qui vise à apporter une touche nouvelle à l'Acte III de la décentralisation renforce la politique de la décentralisation au Sénégal. C'est une assemblée consultative qui complète l'architecture institutionnelle afin d'accompagner le processus de développement des territoires. Il intervient, opportunément, dans la formation d'avis qui reflètent les préoccupations des populations.

[537] Piveteau, (A), Décentralisation et développement local au Sénégal chronique d'un couple hypothétique, Revue *Tiers-Monde*, n° 181, 2005, pp. 71-93.

Le cadre législatif et réglementaire sénégalais est donc favorable à l'émergence de réponses efficaces aux conséquences du changement climatique. L'implication des politiques (les députés notamment) dans la sensibilisation des populations sur les conséquences des changements climatiques à travers le réseau parlementaire pour l'environnement est une source de facilitation des mesures législatives sur la question en plus de la mobilisation populaire autour de ces défis.

Sur le plan des initiatives, plusieurs projets innovants, concrets et adaptés ont déjà donné des résultats probants dans le processus d'accélération de l'atténuation et de l'adaptation aux conséquences des changements climatiques. Le PANA du Sénégal est élaboré avec l'objectif de faire une étude et une analyse participative et intégrée de la vulnérabilité des différentes régions du pays où les impacts négatifs des changements climatiques sur des secteurs-clés de l'économie (l'eau, l'agriculture, l'environnement, la pêche, etc.) sont notés.

Des options d'adaptation sont identifiées pour chaque secteur selon la zone éco-géographique concernée. La politique nationale en la matière vise également : la séquestration de carbone grâce au reboisement (la mangrove) et à la protection forestière ; la réhabilitation des terres dégradées et des autres écosystèmes naturels ; l'application de systèmes participatifs de gestion des ressources naturelles ; la sylviculture intensive pour la production de bois de chauffe au niveau des périmètres irrigués ; l'aménagement de forêts naturelles pour la production de bois de feu et de charbon ; la mise en place de micro entreprises (unités de carbonisation) dans le cadre d'une modernisation de la filière charbon ; la production et la diffusion de foyers améliorés et l'amélioration du circuit de distribution du gaz butane.

Dans le cadre de l'approfondissement de la décentralisation et des nouvelles règles de gouvernance stratégique incluant les échelons infra-étatiques, les citoyens, avec l'appui des autorités au niveau local, au sein de leur territoire de vie, deviennent les acteurs incontournables de la stratégie de lutte contre les changements climatiques qui ont un impact considérable sur le développement local. C'est dans ce contexte que s'inscrit la prise en compte à travers de nombreux projets et programmes de l'État sénégalais et des collectivités locales un certain nombre de programmes parmi lesquels on peut citer :

- le Programme vers un développement local moins émetteur de GES et plus résistant aux changements climatiques *''Territorial Approach to Climat Change''* (TACC) en anglais. C'est un exemple de programme type de coopération entre l'État du Sénégal, et des pays européens comme la France, la Belgique et d'autres partenaires représentés par le PNUD, en faveur de la mobilisation des acteurs des territoires contre les changements climatiques. L'objectif du TACC est de lever les contraintes notées lors de la mise en œuvre de la Stratégie Climat au niveau des politiques sectorielles que l'État du Sénégal a élaborées. Il dote les régions de mécanismes leur permettant de prendre en

charge la dimension changement climatique dans l'élaboration et la mise en œuvre de leur plan de développement local. Ce programme peut être reproduit à l'échelle des pays du Sud, s'il est bien porté par les collectivités locales avec l'appui des États. Les mécanismes dont il est question sont appelés : Plan Climat Territorial Intégré (PCTI).

- le processus d'élaboration du PCTI de la région de Dakar par exemple est élaboré avec l'appui de la Région Île de France dans le cadre de la coopération décentralisée. Le Sénégal a élaboré une Stratégie Climat dont la mise en œuvre se fait essentiellement à travers les politiques sectorielles. En raison d'un certain nombre de contraintes, ces dernières sont rarement traduites à l'échelle territoriale.

- le Programme national de développement local (PNDL) qui intervient dans les communes, cofinancé par le gouvernement sénégalais, ses partenaires techniques et financiers (BM et BAD) et les Mairies bénéficiaires conditionnent également ses interventions par le respect d'une étude d'impact environnemental. Les bonnes pratiques en matière d'adaptation climatique dans la gestion des déchets est matérialisé par l'Entente Communautés des Agglomérations de Dakar (CADAK), la Communauté des Agglomérations de Rufisque (CAR) et le Programme national de gestion des déchets (à travers la mise en œuvre du Programme Prioritaire de Propreté au profit des collectivités locales) et sont renforcées et facilitées par l'adoption de la loi n° 04/2015 du 04 mai 2015 relative à l'interdiction de la production, de l'importation, de la détention, de la distribution, de l'utilisation de sachets plastiques de faible micronnage et à la gestion rationnelle des déchets plastiques.

Ces actions illustrent l'appropriation au niveau local de la question des changements climatiques au Sénégal. La ville de Ziguinchor est considérée comme le poumon vert du Sénégal. Elle abrite les dernières formations forestières les plus luxuriantes du pays. Elle se caractérise aussi par son important réseau hydrographique et par la diversité des paysages allant des formations végétales à affinités guinéennes à l'ouest aux forêts sèches à caractère soudanien à l'est. L'irrégularité pluviométrique et le relèvement thermique associés aux actions anthropiques ont restructuré les paysages avec une baisse généralisée du potentiel productif des ressources naturelles. Cette situation affecte significativement les productions et leur productivité et sape ainsi les fondements de l'économie régionale.

2.2. Changement climatique à Ziguinchor et à Bissau : analyse des indices d'anomalies standardisés (SPI) sur les températures moyenne, minimale et maximale annuelle de 1970 à 2018

Le dernier rapport du GIEC montre que l'essentiel de l'accroissement observé de la température moyenne globale depuis le milieu du XXème siècle est probablement dû à l'augmentation observée

des concentrations de GES d'origine anthropique. Toutes les projections futures du climat global (proche et lointain) prévoient une intensification du réchauffement moyen, en plus de la variabilité des précipitations et aussi une plus grande fréquence et une intensification des phénomènes extrêmes[538]. Les impacts de cette variabilité climatique varient d'une région du globe à une autre avec des conséquences socio-économiques, particulièrement importantes dans les pays en développement. En Afrique, une augmentation de la magnitude et de la fréquence des événements extrêmes est anticipée. Parmi les zones les plus affectées, il y a l'Afrique de l'Ouest, où les secteurs-clés de développement (l'environnement, l'agriculture et les ressources en eau) sont considérés comme particulièrement vulnérables aux changements climatiques qui s'accompagnent de nouveaux régimes de pluies.

A Ziguinchor et à Bissau, les températures sont globalement élevées. La proximité ou l'éloignement avec le littoral introduit une importante diversité dans ces villes. Elles bénéficient toutes les deux de températures plus douces à cause de leur proximité avec l'océan Atlantique. Les stations de Ziguinchor et de Bissau sont ici prises comme exemple dans l'analyse des températures moyennes annuelles sur la période 1970 à 2018.

2.2.1. Variabilité de l'indice standardisé des températures à Ziguinchor et à Bissau de 1970 à 2018

La tendance généralisée à la hausse des températures au niveau mondial est aujourd'hui plus qu'une réalité. Les anomalies des températures à la station météorologique de Ziguinchor sur la période 1970-2018 par rapport à la moyenne, est décrit par les températures minimales et maximales moyennes annuelles *(Tableau 12)*. Les *Figure 17*, *Figure 18* et *Figure 19* montrent l'évolution de l'indice d'anomalie standardisé pour les températures minimales, maximales et moyennes annuelles. Pour la température moyenne annuelle, la station de Ziguinchor est marquée, entre 1970 et 1995, par des valeurs annuelles de températures inférieures à la moyenne de la série, ce qui indique une période de refroidissement *(Figure 17)*. La période de refroidissement qui a débuté en 1970 s'est poursuivie avec peu de répit jusqu'en 1996. Pour cette période, on ne compte qu'une seule année chaude à Ziguinchor. Après 1996, s'installe la période chaude avec des températures positives, et cela, jusqu'en 2016.

Les anomalies des températures minimales moyennes annuelles *(Figure 18)* suivent les mêmes tendances des anomalies de température moyennes annuelles. Par rapport à la moyenne de la série, les indices des températures minimales annuelles ont indiqué généralement des valeurs négatives pendant la période 1970-1996, avec toutefois 6 années chaudes à Ziguinchor. A partir de 1996, la température augmente régulièrement et la période de réchauffement persiste jusqu'en 2016.

[538] GIEC, 2014.

Pour la station de Bissau, l'analyse de la série (1970-2018) montre que la période allant du début des années 1970 à 1996, est caractérisée par de fortes températures. Dans la deuxième partie de la série allant de 1996 à la fin de la série (2018) on observe la même tendance à la hausse des températures avec une légère progression. La moyenne de la normale 1970-1996 à la station de Bissau est de 27,02 °C tandis que celle de la période 1997-2018 est de 27,22 °C, soit une hausse de 0,21°C *(Tableau 12)*. Cette augmentation de la température observée est en phase avec l'observation faite à l'échelle mondiale et selon laquelle les conditions thermiques connaîtront davantage une évolution croissante au cours des années voire des décennies à venir.

Tableau 12: Valeur moyenne des températures et des précipitations entre les périodes 1970 et 2018 de la station de Ziguinchor et de Bissau

Ziguinchor	**Pmm**	**TMax**	**TMin**	**TMoy**
Moyenne 1970-1996	1168,7	34,0	20,4	27,2
Moyenne 1997-2018	1414,3	35,3	21,6	28,5
Ecart	245,6	1,3	1,2	1,3
Bissau	Pmm	TX	TN	TM
Moyenne 1970-1996	1512,90	31,67	22,36	27,02
Moyenne 1997-2018	1575,56	32,34	22,10	27,22
Ecart	62,66	0,67	-0,26	0,21

(Source : ANACIM (Sénégal) et Observatorio (Guinée-Bissau), 2019)

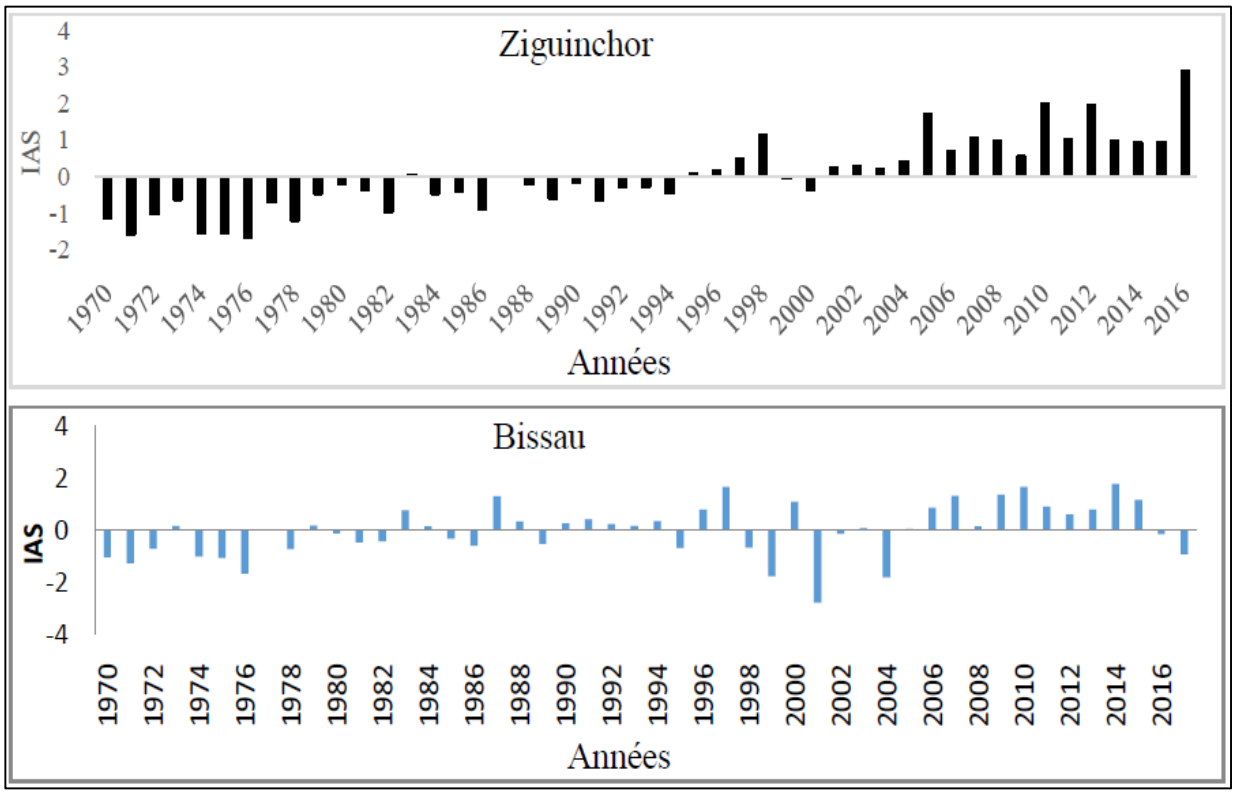


Figure 17*: Indice d'anomalie standardisé sur les températures moyenne annuelles à Ziguinchor et à Bissau (1970-2018)*

(Source : ANACIM (Sénégal) et Observatorio (Guinée-Bissau), 2019)

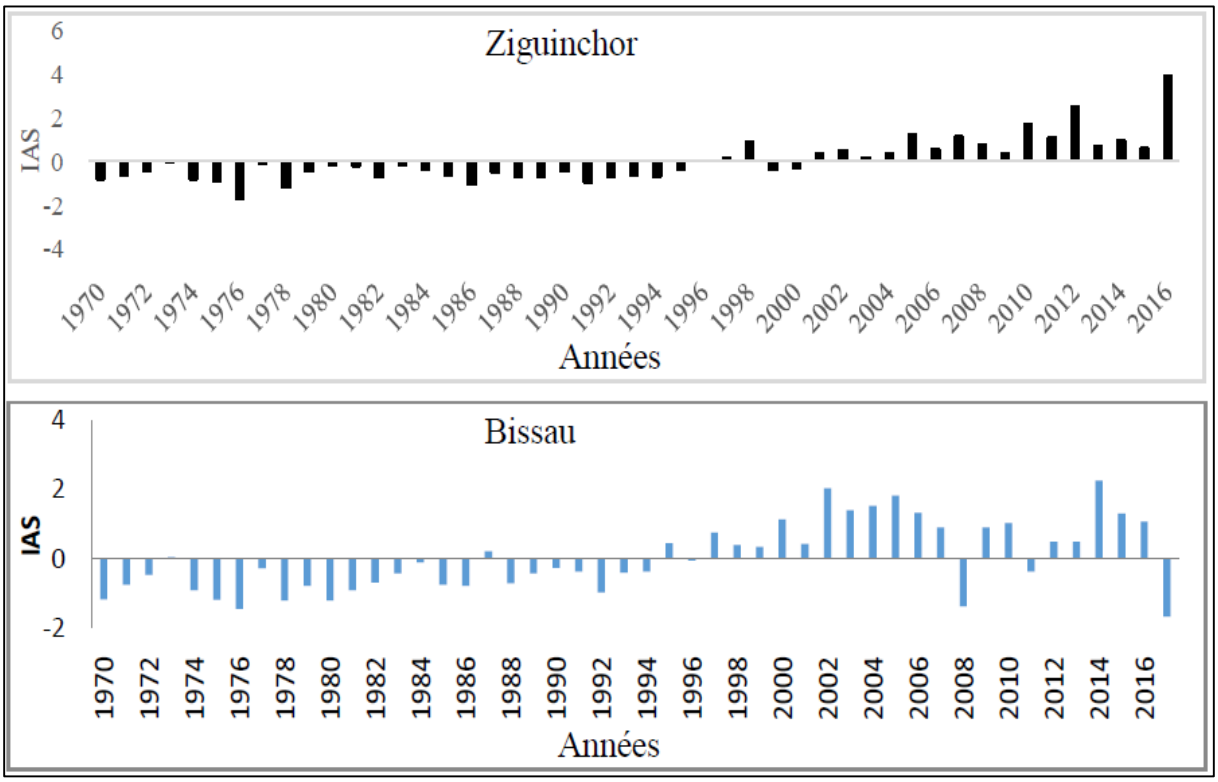


Figure 18: Indice d'anomalie standardisé sur les températures minimales annuelles à Ziguinchor et Bissau (1970-2018)

(Source : ANACIM (Sénégal) et Observatorio (Guinée-Bissau), 2019)

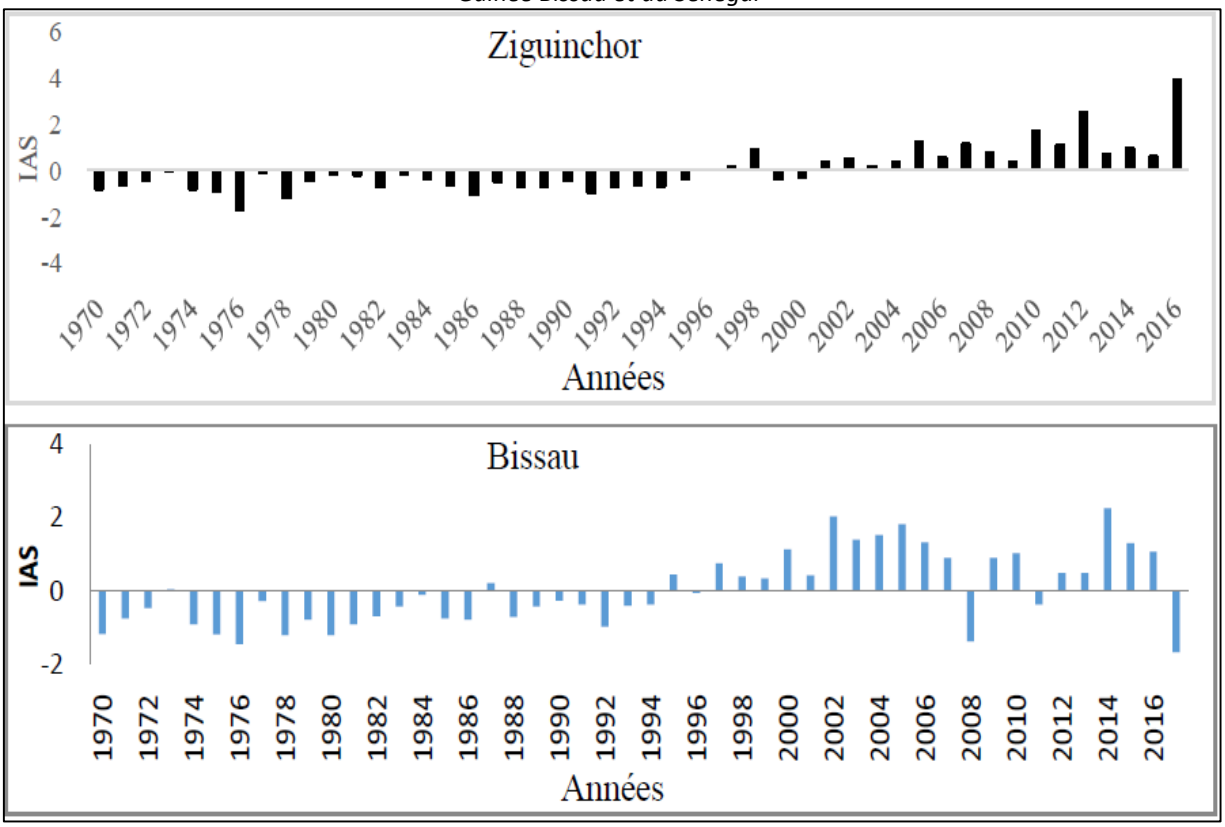


Figure 19: Indices d'anomalie standardisée sur les températures maximales annuelles à Ziguinchor et à Bissau (1970-2018)

(Source : ANACIM (Sénégal) et Observatorio (Guinée-Bissau), 2019)

La température maximale moyenne annuelle dans la station de Bissau *(Figure 19)* suit également les tendances des anomalies de température moyennes annuelles *(Figure 17)*. La période froide a été observée de 1970 à 1996, seules quelques rares années y sont considérées comme chaudes. Cette période froide est suivie d'une période dite chaude qui va persister jusqu'en 2016 dans la zone. Le réchauffement y est très marquant sur la période 1997-2016. Si on compare nos deux stations, on constate donc un caractère chaud ou froid des années plus prononcé à Ziguinchor que dans l'ensemble du Sénégal il en est de même à Bissau en Guinée-Bissau.

2.2.2. Variabilité de l'indice standardisé des précipitations

Les résultats de l'Indice Standardisé des Précipitations (ISP) des stations météorologiques de Ziguinchor et de Bissau sont matérialisés par la *Figure 20*.

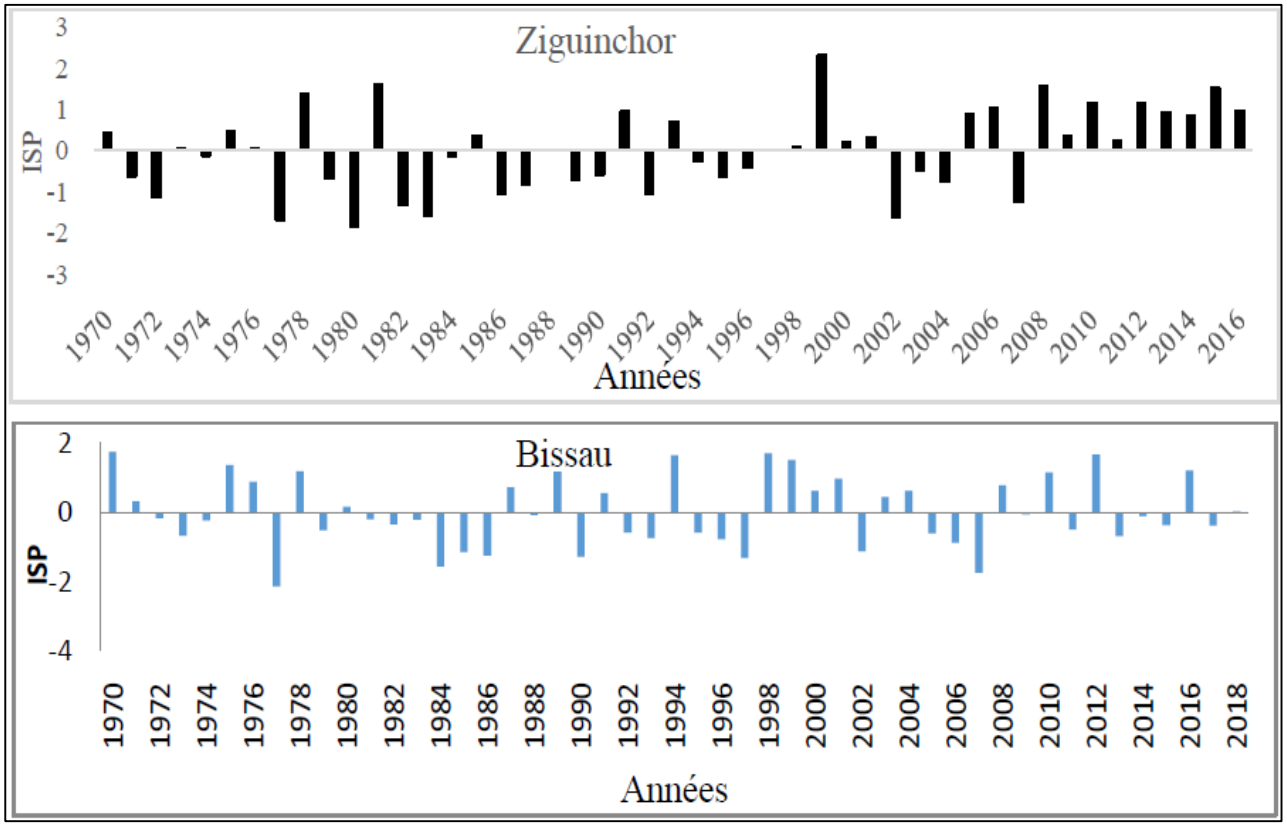


Figure 20: Indices standardisés de précipitations sur les totaux pluviométriques à Ziguinchor et à Bissau (1970-2018)

(Source : ANACIM (Sénégal) et Observatorio (Guinée-Bissau), 2019)

Dans la station de Ziguinchor, les résultats de l'ISP indiquent un total de 25 cas de période humide, soit 53,2 % de la période d'étude, dont un est extrêmement humide, 2 sévèrement humides, 5 modérément humides et 17 légèrement humides. En retour, on compte 22 cas de période sèche qui représentent 46,8 %, dont 4 sont sévèrement secs, 5 modérément secs et 13 légèrement secs. La *Figure 20* montre également des changements nets entre la période sèche et humide. Les relations entre l'eau et les autres secteurs liés au développement, ainsi que les interactions qu'ils entretiennent, nécessitent une analyse, car ils déterminent ensemble la réduction future de la sécurité alimentaire et de la pollution. Pour asseoir le développement durable, la gestion de l'eau agricole doit être prise en compte en raison de la nature limitée des ressources en eau et du rôle vital et indéniable des politiques macroéconomiques dans cette gestion[539].

Sur le plan agricole, le Sénégal dispose de ressources en sols non-négligeables qui s'élèvent à 3,8 millions d'hectares, soit 385 ha pour 1 000 habitants. Ces ressources sont largement supérieures aux moyennes africaines et mondiales qui sont respectivement de 86 et 73 ha pour 1 000 habitants. La répartition de la superficie agricole utile par zone climatique indique que 437 000 ha, soit 11 % de

[539] Jabeen, (A), Huang, (X.S), and Amir M, The Challenges of Water Pollution, Threat to Public Health, Flaws of Water Laws and Policies in Pakistan. *Journal of Water Resource and Protection*, **7**, 2015, 1516-1526. http://dx.doi.org/10.4236/jwarp.2015.717125

cette superficie, se trouvent dans une zone à pluviométrie inférieure à 500 mm. Ce sont la région du Fleuve, les Niayes, la partie Nord du Bassin arachidier et le Ferlo. L'espace agricole est dominé par la culture de l'arachide et du mil dans le bassin arachidier, suivi de l'élevage extensif en zone sylvo-pastorale. Les cultures vivrières et forêts du Sud-est viennent ensuite et précèdent les cultures de décrue, le long de la vallée du fleuve Sénégal, et la zone de culture du coton qui épouse les contours de la moitié Est du territoire gambien. La riziculture traditionnelle se localise dans le bassin-versant du fleuve Casamance[540].

La ville de Ziguinchor est à l'image de sa région. L'économie reste essentiellement dominée par l'agriculture qui continue de marquer la vie d'un certain nombre de ménages pratiquant la riziculture et le maraîchage dans les basses-terres, dans les parties inondables de la ville et dans les parties marécageuses. La vulnérabilité actuelle de l'agriculture périurbaine y est surtout liée à l'amenuisement des stocks d'eau dans la nappe phréatique et à une forte dépendance de la pluviométrie qui se raréfie au cours du temps. Cette raréfaction de la pluie combinée à une surexploitation des stocks ne permet pas la recharge des nappes. Aux causes biophysiques de la vulnérabilité, il convient d'ajouter une cause démographique résultant de la paupérisation du monde rural. Pour faire face à la baisse de la productivité des sols et à la croissance des besoins énergétiques, une plus forte pression des hommes est exercée sur les ressources naturelles fragilisées par le climat.

L'agriculture constitue l'épine dorsale de l'économie de la région qui réunit les conditions pluviométriques, pédologiques et topographiques idéales. Le secteur primaire occupe environ 90 % des activités de la région pendant 3 à 4 mois de l'année. Elle procure des revenus aux producteurs et joue un rôle prépondérant dans l'alimentation des populations[541]. La culture du riz locale est la plus pratiquée. Bien que la variété de riz africaine soit d'origine de l'Afrique de l'Ouest, une riziculture substantielle n'a commencé au Sénégal qu'après l'introduction du riz asiatique venue d'Inde avec la colonisation. On distingue la culture de riz de mangrove sur les terres de plateau et les rizières de bas-fonds, longeant les bolongs et les mangroves. Comme la culture de riz, une variante d'aquaculture extensive dans les bassins longeant les casiers rizicoles est une activité ancestrale. Cette pisciculture reste une activité réservée aux cultivateurs des rizières.

L'arboriculture est aussi présente dans la ville de Ziguinchor. Elle est axée principalement sur les manguiers, les orangers, les mandariniers, les anacardiers et autres agrumes. Elle constitue une ressource substantielle de revenus pour les populations et est pratiquée en périphérie, bien qu'on puisse trouver dans le centre-ville une forte densité d'arbres fruitiers. Mais ce secteur est aujourd'hui menacé face à un certain nombre de phénomènes tels que : l'avancée du front d'urbanisation, la

[540] Plan d'Action National pour l'Adaptation aux changements Climatiques, République du Sénégal, Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature, 2006, p. 18.

[541] Introduction des zones humides de la ria Casamance, www.idee-casamance.net, pp. 1-15

réduction des ressources du fait des besoins en habitat de plus en plus croissant, la réduction des terres agricoles et l'impossibilité de cultiver dans les parcelles non construites du fait de leur diminution considérables, et enfin le déplacement des producteurs vers d'autres zones d'exploitations, etc.

L'avancée de la ville sur les terroirs ruraux a des implications sur l'agriculture périurbaine. En effet, l'extension urbaine entraîne la dynamique paysagère et par conséquent, réduit la disponibilité des terres agricoles, le déplacement des producteurs vers d'autres zones, la baisse des rendements, et enfin la hausse des prix des céréales cultivés dans la ville. L'évolution des prix des produits alimentaires s'explique par la régression de l'effectif des producteurs suite à la conquête des espaces agricoles par la ville surtout à la périphérie sud de la commune. Aujourd'hui, on parle de zone en chantier du fait du nombre important des constructions d'habitat en cours. Certains jeunes ont aujourd'hui davantage recours aux activités non-agricoles telles que la maçonnerie et la fabrication de briques, afin de conquérir le marché de construction créé par cette nouvelle donne.

2.2.3. Vulnérabilités et mesures d'adaptations climatiques à Ziguinchor

L'émergence des problématiques conjointes du changement climatique et du développement durable a placé les villes sur le devant de la scène politique et au cœur des problèmes globaux d'environnement. La ville, l'une des formes les plus complexes atteintes par le tissu social et territorial, est aujourd'hui le lieu où s'affrontent les lois de l'économie, celles de l'écologie et du social, tensions que ne manquera pas d'exacerber le changement climatique et que tente de réconcilier le concept de développement durable. La littérature grise comme institutionnel fait de plus en plus le lien entre ces deux phénomènes de dimension planétaire, le changement climatique et l'urbanisation, qui représentent un double défi pour le développement durable : *« les effets de l'urbanisation et du changement climatique convergent aujourd'hui dangereusement et menacent sérieusement la stabilité environnementale, économique et sociale du monde entier »*[542].

Ce constat nous interpelle tous et fait qu'on s'intéresse, d'une part, aux problèmes écologiques globaux et en particulier au changement climatique et, d'autre part, à la dynamique urbaine face aux enjeux de durabilité. Les villes constituent un terrain privilégié pour l'étude des interrelations et des rétroactions entre l'évolution des sociétés humaines et celle de la Biosphère, en ce que les sociétés urbaines s'exposent aux conséquences du changement climatique qu'elles contribuent elles-mêmes à renforcer ou à générer. On constate que tous les espaces d'une même zone climatique ne sont pas soumis de la même manière aux risques. La nature propre des côtes, aux échelles locales et micro-locales, joue un rôle fondamental. La part de linéaire côtier, la proportion de plaines littorales, de faibles altitudes, un réseau hydrographique plus ou moins ramifié, un bassin-versant plus ou moins

[542]Un habitat, 2011.

pentu, la nature du substrat (plage de sable, côte rocheuse…), la densité de la couverture végétale… sont autant de facteurs locaux qui expliquent que le degré d'exposition de l'espace aux risques naturels et à leurs effets d'enchaînement est élevé ou faible[543].

La ville de Ziguinchor qui est se localise en bordure de fleuve ne connaît pas les mêmes conséquences climatiques que les zones côtières. Les mesures d'adaptation contre le changement climatique ne sont pas les mêmes comparées à une ville côtière comme Bissau. Ces mesures se définissent par rapport à l'ampleur du phénomène observé comme l'érosion côtière. Les principaux problèmes environnementaux que connaissent la ville de Ziguinchor sont liés plus ou moins directement à des paramètres climatiques, les plus importants comme : les inondations, la salinisation des eaux, la salinisation des rizières, la perte des terres de culture, la dégradation des mangroves, l'ensablement, etc. Le *Tableau 13* revient sur les différents types de vulnérabilité de la ville en mettant l'accent sur la vulnérabilité physique, la vulnérabilité biologique et celle économique.

Tableau 13: Zones de vulnérabilité dans l'estuaire de Ziguinchor

Zones vulnérables	**Vulnérabilité physique**	**Vulnérabilité biologique**	**Vulnérabilité économique**
Estuaire de Ziguinchor	Zones basses Flèche littorales Zone d'érosion	Mangroves Zone protégées Zones de nurseries/reproduction	Infrastructures touristiques Infrastructures de pêche Port Ville importante

(Source: Gomis, E.N, 2019)

La crise climatique entamée depuis la fin des années 60 et ayant entraîné la salinisation des sols et des eaux s'accompagne dans l'estuaire de Ziguinchor d'une dégradation de l'écosystème de mangrove (diminution de la taille des palétuviers avant une disparition totale), remplacé progressivement par des surfaces nues appelées tannes à sols sulfatés acides. Cette dégradation de la mangrove s'accompagne d'une profonde modification de la faune. La campagne de replantation de la mangrove en Casamance lancée depuis 2006, a fait de ce projet, aujourd'hui, l'un des plus importants au monde.

[543] Magnan, (A), La vulnérabilité des territoires littoraux aux changements climatique : mise aux point conceptuelle et facteurs d'influence, Institut du Développement Durable et des Relations Internationales (IDDRI), n° 01/2009 Changement Climatique, Paris, 2009, p. 20.

La barre record des 100 millions de palétuviers plantés a été franchie. Avec ce retour de la mangrove, l'écosystème se reconstruit progressivement, car elle joue un rôle capital dans le cycle de vie de nombreuses espèces. Cette végétation, qui se présente comme un immense réservoir de nutriment, héberge également une kyrielle de poissons et constitue une zone de frayères et de nurseries pour de nombreuses espèces de poissons dont la sardinelle, la carpe, le barracuda, le capitaine, et de crevettes, crabes... La mangrove agit aussi sur son environnement en absorbant l'eau de mer et en digérant son sel par ses feuilles… Par ce phénomène, elle aide à transformer l'eau de mer en eau douce, permettant la riziculture et d'autres activités annexes, comme l'éco-tourisme avec une optimisation de la qualité d'accueil, la bonne préservation de cette belle biodiversité, très prisée par les visiteurs[544].

Quant à l'invasion saline des sols elle est particulièrement visible dans les estuaires[545] et se manifeste par la présence de sols sulfatés acides. C'est le déficit pluviométrique enregistré depuis le début des années 1970 qui a accéléré les premiers processus conduisant à la sur-salure et à l'acidification des sols de ces milieux estuariens. On estimait en 1991 que la salinisation des sols avait atteint 30 000 ha dans le delta du Sénégal, 90 000 ha dans l'estuaire du Saloum et 400 000 ha dans le bassin de la Casamance[546]. Cette dégradation chimique des sols a annihilé toute possibilité de mise en valeur de terres antérieurement rizicoles. Pour y remédier, les populations rizicoles ont eu recours à la construction de digues anti-sels. Parallèlement, se développent les activités d'extraction de sel.

3. Variabilité de l'indice standardisé des précipitations et d'évapotranspiration (SPEI) de Bissau et de Ziguinchor

Les valeurs SPEI sont calculées avec des données de températures et de précipitations. Les données sur les quantités de précipitations mensuelles sont obtenues du centre de climatologie des précipitations dans le monde Global Precipitation Climatology Centre (GPCC). Les données de produit du GPCC de ''première hypothèse'', avec une résolution d'origine de 1°, sont interpolées à une résolution de 0,5°. Actuellement, le moniteur mondial SPEI est basé sur l'équation Thornthwaite pour l'Estimation de l'Évapotranspiration Potentielle (ETP). Le SPEI est considéré comme un indice de sécheresse amélioré, particulièrement adapté à l'analyse de l'effet du réchauffement climatique sur

[544] Chinois, (Y), La mangrove verdit en Casamance, au-senegal.com, le 21 Novembre 2013.

[545] Marius, (C), Mangroves du Sénégal et de la Gambie. Pédologie, géochimie, mise en valeur et aménagement. Travaux Doc. ORSTOM, Paris, 1985, p. 193.

[546] Sadio, (S), Pédogenèse et potentialités forestières des sols sulfatés acides salés des tannes du Sine-Saloum. ORSTOM, Paris, 1991, p. 42.

les conditions de sécheresse[547]. Le calcul du SPEI *(Tableau 14)* dans cette étude suit la méthode mentionnée dans l'étude de Vicente[548].

L'analyse des *Figure 21* et *Figure 22* montre explicitement une tendance à la hausse des séquences de sécheresse dans les deux villes. Les séries SPEI indiquent toutes une tendance au dessèchement dans les deux villes. Selon les valeurs de SPEI, les conditions d'humidité étaient très contrastées avant et après 2006. Ce dessèchement est toutefois beaucoup plus apparent au niveau de l'échelle de temps 12 mois qui montrent un caractère sec presque tous les mois sur chaque année, notamment sur la période 1982-2018. Avant 1970, Ziguinchor et Bissau étaient principalement caractérisées par des conditions d'humidité modérée à sévère. Les vagues de sécheresses au Sahel ont véritablement commencé depuis 1970 et sont de nature légère à modérée, même si des cas de sécheresses sévères à extrêmes apparaissent sur certains mois sur les différentes échelles de temps pour la ville de Ziguinchor en particulier. Si les sécheresses sont modérées sur la période allant 1970-2000, elles vont s'aggraver au cours de la période 2000-2018. Un petit retour de périodes humides au cours de la période 2002-2018 sur les échelles de temps de 1, 3, 6, et 12 mois.

La sécheresse la plus sévère a été enregistrée entre 2002 et 2013 avec plusieurs moyennes mensuelles de SPEI se rapprochant de -1,5. Si la période 1950-1959 reste la plus humide sur les différentes échelles de temps, celle de 2000-2009 reste la plus sèche. Ainsi, la dernière période (2010-2018) bien qu'étant sèche l'est moins que la précédente (2000-2009), ce qui atteste d'une baisse de la sécheresse sur la basse Casamance avant la hausse de la pluviométrie noté la période récente. Cette amélioration des conditions pluviométriques est de concert avec les travaux de certains auteurs[549] qui suggèrent la fin de la sécheresse sahélienne durant les années 1990.

---

[547] Begueria, (S.S.M), Reg, Latorre, B, Standardized precipitation evapotranspiration index (SPEI) revisited: Parameter fitting, evapotranspiration models, tools, datasets and drought monitoring. *Int. J. Climatol.*, *34*, 2005, pp. 3001–3023.

[548] Vicente, (S.S.M), Beguería (S), López-Moreno (J.I), A Multiscalar drought index sensitive to global warming: The standardized precipitation evapotranspiration index. *J. Climate*, *23*, 2010, pp.1696–1718.

[549] Ouaba, (A.P), Changements climatiques, dynamique de la végétation et perception paysanne dans le Sahel burkinabè. Thèse de Doctorat Unique, Université de Ouagadougou (Burkina Faso), 2013, 305 p.

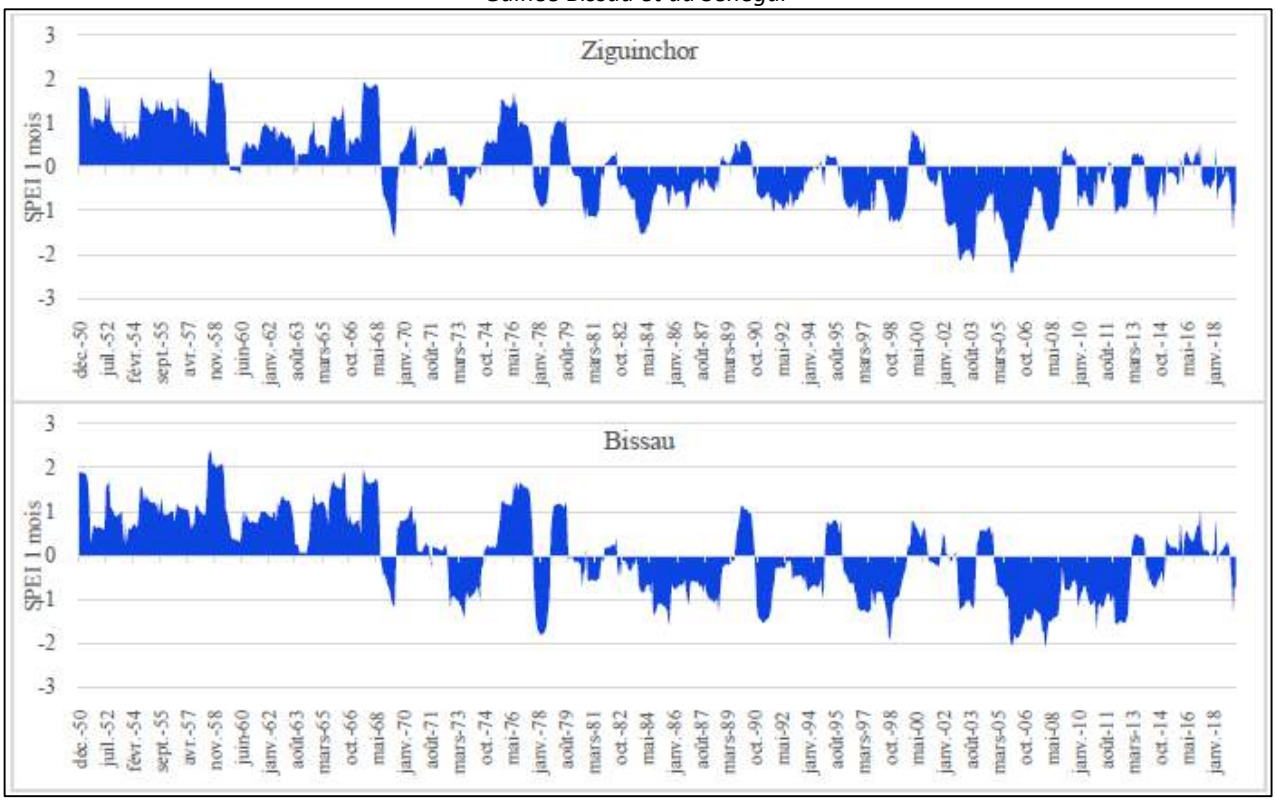


Figure 21: Indices standardisés de précipitations et d'évapotranspiration (SPEI) sur les totaux pluviométriques à Ziguinchor et à Bissau de 1970 à 2018

(Source : https://spei.csic.es/)

Tableau 14: Valeurs moyennes de SPEI sur des échelles de temps de 12 mois de 1950 à 2018 à Ziguinchor et Bissau

Périodes	Bissau	Ziguinchor
1950-1959	1,16	1,07
1960-1969	0,54	0,84
1970-1979	0,32	0,05
1980-1989	-0,46	-0,50
1990-1999	-0,49	-0,50
2000-2009	-0,93	-0,67
2010-2018	-0,32	-0,29

(Source : https://spei.csic.es/)

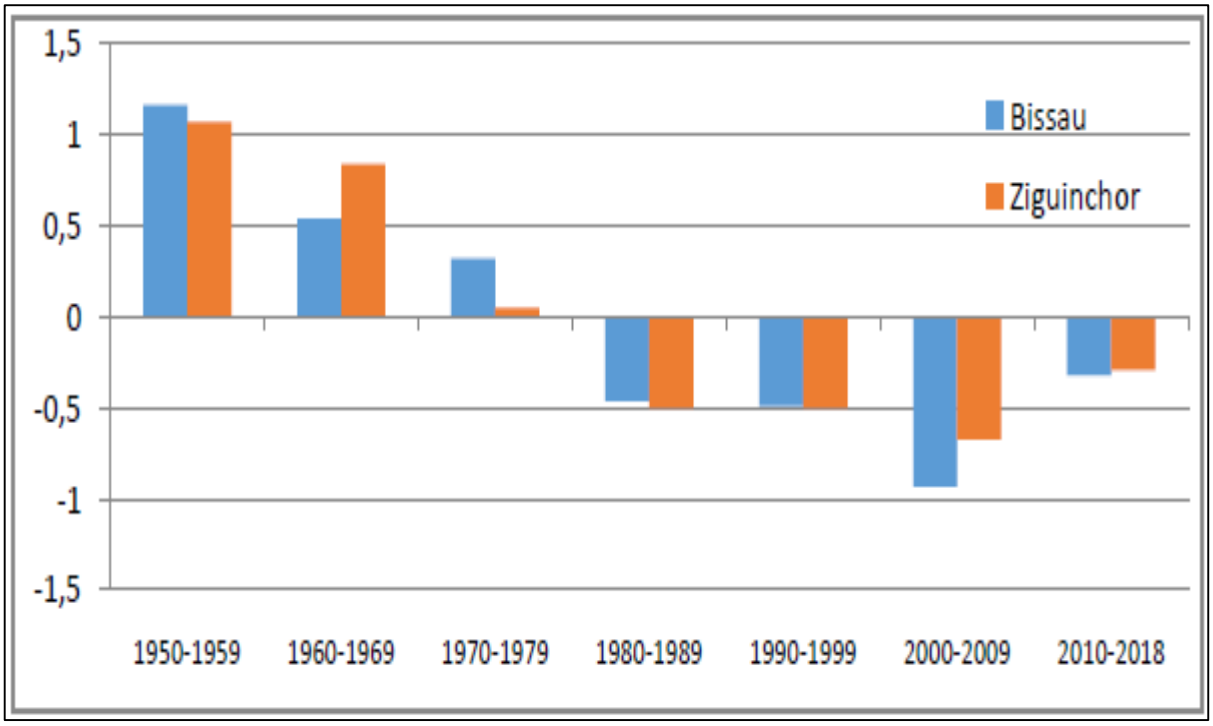


Figure 22: Valeur moyenne décennal des SPEI à Bissau et Ziguinchor de 1950 à 2018
(Source : https://spei.csic.es/)

Si on divise la série des SPEI à Bissau et à Ziguinchor par décennie, on observe deux phases distinctes. La première constituée des décennies 1950-1959 (1,16 à Bissau et 1,07 à Ziguinchor), 1960-1969 (0,54 à Bissau et 0,84 à Ziguinchor) et 1970-1979 (0,32 à Bissau et 0,05 à Ziguinchor) est considérée comme la période humide. En revanche, la deuxième qui constitue le reste de la série est caractérisée par la période sèche. Il s'agit des décennies 1980-1989 (- 0,46 à Bissau et - 0,50 à Ziguinchor), 1990-1999 (- 49 à Bissau et - 0,50 à Ziguinchor), 2000-2009 (- 0,93 à Bissau et - 0,67 à Ziguinchor) et 2010-2018 (- 0,32 à Bissau et - 0,29 à Ziguinchor). Sur la période sèche, il existe çà et là certaines années considérées comme humides. Il s'agit entre autres des années 1970, 1976, 1979, 1990, pour Bissau et 1976, 1979, 1990, 2000 pour Ziguinchor. La décennie 1950-1959 est considérée comme la décennie la plus humide de la série et celle 2010-2018, la plus sèche.

Conclusion

Ce chapitre revient sur les stratégies de résilience et la capacité d'adaptation aux changements climatiques ainsi que ces limites en Guinée-Bissau et au Sénégal en général et dans la ville de Bissau et de Ziguinchor en particulier. L'élévation des vagues de chaleur et l'évolution des conditions climatiques au niveau mondial, s'orientant vers l'augmentation des averses intenses impactent de plus en plus lourdement mes deux cas d'étude. Leur évaluation à Bissau et à Ziguinchor révèle qu'ils impactes plus les populations vivant dans les quartiers périphériques où on note un manque

d'infrastructures sociaux de bases pour l'assainissement et l'évacuation des eaux usées et pluviales, mais aussi ceux résidants dans certaines zones basses (caractéristiques géomorphologiques).

La capacité d'adaptation aux changements climatiques à Bissau et à Ziguinchor repose essentiellement sur les stratégies de résilience des populations et la possibilité d'un retour à la normale. Participe aussi à l'adaptation la capacité de prévision et de gestion des risques climatiques définis à travers des programmes ou modes opératoires mis en œuvre par les autorités nationales (au Sénégal ou en Guinée-Bissau en général), ou locales (à Bissau et à Ziguinchor en particulier). Les stratégies d'adaptation à retenir doivent renforcer la résilience. Un certain nombre de facteurs limitants pour une bonne mise en œuvre des stratégies de résilience aux changements climatiques à Bissau et à Ziguinchor sont à noter. Entre autres facteurs limitant, on peut retenir : une gestion des risques plus réactive que préventive ; une urbanisation incontrôlée (manque d'infrastructures, implantations anarchiques) ; des impacts sur la santé ; des impacts sur le niveau de développement (dégradations, appauvrissement et impact sur la scolarisation) ; perceptions et actions endogènes ; manque d'informations climatologiques et d'approche interdisciplinaire ; prise en compte partielle des changements climatiques ; coût élevé de l'adaptation aux changements climatiques.

Il est dès lors recommandé pour une meilleure applicabilité des stratégies de résilience et de capacité d'adaptation climatique à Bissau et à Ziguinchor une sensibilisation plus large des populations aux risques des changements climatiques. Il faut également mettre l'accent sur la concertation et la participation en impliquant davantage les populations concernées dans la recherche de solutions face aux conséquences des variations climatiques. L'accent doit être aussi mis sur une approche synergique et participative de la gestion urbaine durable pour une meilleure résilience. Le renforcement des outils et équipements pour l'aide à la prise de décision est vivement souhaité.

Chapitre 15: Mobilité et transport urbain à Bissau et à Ziguinchor

Introduction

La mobilité et les transports urbains, composantes essentielles pour une gestion durable d'un territoire, est encore un défi à atteindre dans beaucoup de villes d'Afrique subsaharienne. Toutes les prévisions concordent à dire que la mobilité urbaine, qui progresse depuis des décennies, et même des siècles, va encore progresser dans l'avenir. Les différents acteurs s'accordent sur le diagnostic, qu'ils en soient satisfaits ou inquiets. L'un des plus grands défis des villes au XXIe siècle et notamment en Afrique subsaharienne est sans nul doute la maîtrise de la mobilité urbaine. Les villes sont soumises à un accroissement multiforme des déplacements, et en particulier ceux effectués en voiture individuelle.

La congestion se fait menaçante et touche même les grandes villes des pays sous-développés, où le phénomène prend de l'ampleur et est à l'origine de beaucoup de problèmes sanitaires, économiques, sociaux et environnementaux. Les coûts environnementaux et sanitaires causés par les transports urbains étant étroitement liés. Depuis quelques décennies, les pays du Sud en particulier ceux d'Afrique subsaharienne ont connu une profonde mutation extra-territoriale qui s'exprime entre autres par une urbanisation massive. Une telle croissance urbaine, issue d'une forte croissance démographique et d'un important mouvement migratoire, s'est traduite par une consommation d'espaces sans précédent avec de réelles incidences sur l'accessibilité intra-urbaine des villes.

Un autre fait marquant de l'histoire des sociétés survenues au cours du XXème siècle est la forte augmentation de la mobilité des personnes. Les facteurs ayant contribué à cette tendance sont notamment l'extension urbaine impliquant un recours quasi obligatoire aux moyens de transports motorisés individuels et/ou collectifs et l'accentuation de l'hétérogénéité sociale et fonctionnelle du tissu urbain. Ce processus de différenciation des quartiers résulte de la construction aussi bien planifiée que spontanée des quartiers et des inégalités de richesses. La conséquence de cette évolution est l'accroissement des distances sociales et/ou spatiales entre les quartiers.

Les villes de Ziguinchor et de Bissau à l'instar d'autres villes en Afrique subsaharienne sont directement confrontées à cette réalité problématique et doivent faire face à une demande sociale sans cesse croissante qui est la question des mobilités et des transports. Le contexte social et démographique de la capitale bissau-guinéenne et du principal pôle économique de la région sud du Sénégal est marqué par une croissance très rapide de leurs populations.

Portée par une bonne pluviosité et les cours élevés de la noix de cajou sur le marché mondial, la croissance économique de la Guinée-Bissau continue de se consolider avec un rythme de croissance annuel supérieur à 5 % depuis 2015, projetée à environ à 5 % en 2018 et 2019. Ce résultat repose sur une résolution de la crise politique, une bonne pluviosité et le maintien des cours de la noix de cajou.

Il s'y ajoute, le démarrage des investissements dans le secteur des phosphates, dont la mise en production était prévue pour 2019.

Pour ce qui est du Sénégal, en 2014, après des décennies de croissance très modeste, le pays a adopté un nouveau plan de développement appelé : Plan Sénégal Emergent (PSE) qui vise à faire sortir le pays de ce cycle de croissance faible et de progrès insuffisants en matière de réduction de la pauvreté. Selon des préliminaires, la croissance économique se serait établie à 6,8 % en 2017, soit la troisième année consécutive de croissance supérieure à 6 %. Ce résultat tient en partie à la mise en œuvre du plan de développement national, qui a dopé l'investissement public et stimulé l'activité du secteur privé, et à un cadre macroéconomique propice à la croissance et à des conditions exogènes favorables dont de bonnes conditions météorologiques et du cours du pétrole relativement bas. Ces performances économiques dans ces deux pays en question sont pour la plupart captées par les grandes villes et boostent l'économie de ces localités. Le résultat immédiat de cette situation est l'apport migratoire très important dû à un exode rural massif notamment vers ces grandes villes.

La population de Ziguinchor et de Bissau est respectivement estimée à 492 004 hbts (lors du dernier recensement de la population réalisé en 2014 par l'ANSD) et 884 534 hbts (le dernier recensement de la population de la Guinée-Bissau en 2009) avec une densité moyenne respective de 17 597 hbts/km² et de 5 197 hbts/km². Cette croissance démographique forte et très rapide, qui est le propre des villes du Sud, a engendré aussi bien à Ziguinchor qu'à Bissau un phénomène urbain sans précédent commun dans la plupart des villes en Afrique Subsaharienne.

De longues dates s'étaient greffé des faubourgs autour de la ville-centre, à la ville pédestre comme le soutiennent Geneviève Dubois-Taine et Yves Chalas dans *« La ville émergente »* 1997. Progressivement intégrés ou étendus pour devenir des banlieues, la ville est entourée d'une vaste couronne dite péri-urbaine, diffuse et poussant des tentacules dans la profondeur des terres agricoles. Ce phénomène est connu sous le terme d'étalement urbain.

En Afrique subsaharienne, la pression démographique, la prédominance de l'habitat horizontal et le manque de régulation de la production foncière et immobilière continuent à occasionner une croissance démesurée de la taille des villes et par conséquent, le rallongement des distances de déplacement. Parallèlement, le manque d'infrastructures, d'équipements et de services de base dans les quartiers génère des déplacements inconnus. L'évolution spatiale de Bissau et de Ziguinchor s'est faite de manière concomitante avec celle de la population. La croissance urbaine a été plus rapide que l'accroissement démographique. Cette croissance urbaine exponentielle de Bissau et de Ziguinchor a considérablement impacté sur la mobilité et les transports.

On observe d'une part une forte densification urbaine des anciens quartiers et des secteurs centraux de part et d'autre. Ce phénomène se lit à travers un développement vertical de l'habitat, un comblement des vides interstitiels, des actions de rénovation et de réhabilitation d'anciens bâtiments

du centre historique. Cette densification urbaine est à l'origine d'un fort accroissement de la mobilité et des transports internes dans ces villes.

D'autre part, Bissau et Ziguinchor se sont étalées en périphérie. Cet étalement urbain crée une augmentation de la mesure des paramètres d'accessibilité : temps de parcours, distances moyennes au centre, coûts financiers des déplacements.

Les extensions spatiales très rapide des périodes d'avant et post indépendance au Sénégal ainsi qu'en Guinée-Bissau ont permis de déterminer la morphologie actuelle de la ville de Bissau et de Ziguinchor. Les outils de planification qui ont été mis en œuvre pour organiser la croissance n'ont pas permis d'éviter la désarticulation du tissu urbain. La désarticulation spatiale se manifeste par une concentration de la plupart des activités de production, les administrations et les grands centres de formation et de santé dans le centre-ville à Bissau et à Ziguinchor. Ce qui entraîne des déplacements fréquents des habitants des zones éloignées. Les différents pôles d'activités à Bissau et à Ziguinchor deviennent à un moment donné de la journée des points de rencontre et des lieux de fréquentation pour les habitants des quartiers périphériques. Le centre-ville reste incontestablement le secteur des affaires et des services même si depuis quelques années, on note un glissement des activités vers les quartiers de la périphérie immédiate du centre-ville et le long des grands axes du transport urbain.

Il est question dans ce chapitre d'apporter un éclairage sur la situation de la mobilité et des transports à Bissau et à Ziguinchor à travers ces différents aspects et faire des recommandations durables pour une bonne politique de transport et de mobilité durable. Un inventaire sur les acteurs, sur l'organisation du système du transport, sur les principaux organes de décision et leurs rôles dans la régularisation officielle du transport est également fait. L'offre de transport qui comprend d'une part, les concessionnaires dans le cadre de partenariat public privé comme à Ziguinchor avec le GIE Sotrazig et d'autre part, les opérateurs artisanaux qui exercent pour l'essentiel dans l'informel, (les taxis *''clandos''*, les motos *''Jakarta'')* à Ziguinchor et les *''toca toca''* à Bissau est abordé.

L'analyse porte sur les conditions d'exploitation et le fonctionnement du marché. Une réflexion sur les enjeux de la prédominance des opérations artisanaux à Ziguinchor notamment et les activités dites informelles dans le contexte social et économique bissau-guinéen et sénégalais en montrant leur contribution réelle ou potentielle au développement de la mobilité urbaine aux côtés des modes de transports de masse comme les minibus *''tata''* du GIE Sotrazig à Ziguinchor. Un état des lieux sur les infrastructures de transports nécessaires pour inscrire les villes de Bissau et de Ziguinchor vers un système de transport et de mobilité durable est aussi pris en compte ce chapitre. Ce qui me permet de parler des stratégies mises en place de part et d'autre pour une mobilité durable dans ces deux villes.

1. Contexte et situation de la mobilité et du transport urbain à Bissau et à Ziguinchor : Acteurs et organisation du système

Dès les années 1970, la crise économique et les Politiques d'Ajustement Structurelles au Sénégal qui ont abouti à la baisse drastique des subventions de l'Etat sur le prix de l'arachide, ont favorisé la disette chronique d'un monde rural désemparé et en mutation qui n'a pas totalement réussi à intégrer les nouvelles cultures commerciales et d'autres activités non-agricoles rémunératrices. Il en résulte un nivellement vers le bas des revenus monétaires de la paysannerie sénégalaise tirés de la graine arachidière. Cette chute des revenus des paysans généralisée dans les pays du Sahel n'a pas épargné des pays comme la Guinée-Bissau qui pourtant ne fait pas partie du Sahel. Elle est accentuée par la baisse des rendements agricoles consécutifs aux aléas climatiques (sécheresses) dans les années 70 et 80 et aux chocs exogènes (la fin de la protection française sur le marché mondial). Une partie de la frange des ruraux la plus active au Sénégal migre vers la capitale Dakar et à Bissau en Guinée-Bissau qui ont pendant longtemps été les principaux points de chute des ruraux désemparés, et vers les petites et moyennes villes dans lesquelles les taux de croissance urbaine ont atteint des niveaux insoupçonnés dans les années 1990 avec une influence sensible sur la croissance spatiale.

Presque toutes les villes sénégalaises et bissau-guinéennes connaissent des mutations profondes de leurs tissus urbains avec le flot des ruraux et des naissances qui demeurent encore très élevées au moins jusqu'au début des années 1980, alors que la mortalité régresse rapidement avec l'amélioration de l'accès aux soins médicaux. L'accélération des mécanismes de production urbaine a poussé ces villes dans leurs derniers retranchements et leurs limites d'agglomérations. Ces villes sont devenues des combinaisons socio-spatiales complexes. Les villes de Ziguinchor et de Bissau, spécifiquement occupent déjà des aires urbaines très étendues qui côtoient désormais les communautés rurales voisines assez éloignées du centre. L'habitat, les activités et les équipements urbains sont de plus en plus dispersés dans l'espace, impliquant nécessairement des mobilités et des déplacements dans tous les sens que la morphologie urbaine et les réseaux de transport autorisent.

Les transports urbains sont aujourd'hui un enjeu majeur pour les villes africaines. Car même s'ils ne sont pas inscrits dans les OMD, d'aucuns s'accordent à penser qu'ils ne peuvent plus être négligés. Les déplacements entre le domicile et le travail qui ont longtemps retenu toute l'attention, restent importants, surtout si l'on y inclut les déplacements quotidiens liés à l'enseignement. Mais diverses catégories en croissance s'y ajoutent et parmi celles-ci, on peut citer les déplacements liés aux loisirs, au tourisme, aux commerces entre autres.

A Bissau par exemple les allers et retours pour chercher de l'eau à la borne fontaine ou au puits du voisin ou du quartier parce que le logement n'est pas branché au réseau de distribution, se rendre à l'hôpital très souvent éloigné du domicile tous les jours pour s'occuper de son malade parce que le

quartier n'en dispose pas ou bien dans centre de santé ou le district sanitaire le plus proche le personnel et le matériel hospitaliers sont très insuffisants, vétuste ou pas au niveau, aller à une école éloignée parce qu'il n'y a plus de place dans la plus proche ou parce que tout simplement il n'y a en pas à proximité, chercher du travail au centre-ville parce qu'il est le seul lieu où est concentré toute les activités, les commerces ainsi que les infrastructures où on peut espérer en trouver, chercher un document administratif parce que les services sont concentrés dans centre sont autant de facteurs qui contribuent à l'accentuation de la mobilité dans la ville.

Cette situation a un impact sur le maillage urbain et se lit à travers l'intensité des mobilités à Bissau qui se traduit par une diversification des modes de vie qui influe sur le trafic. Les transports accompagnent le développement et la vie quotidienne, permettent la mobilité des populations vers les centres économiques et sont de ce fait source de production de richesse. C'est pour cette raison qu'une importance capitale a été accordée à cette question lors du sommet de l'Africtés en 2012 à Dakar où les plénipotentiaires ont pleinement pris la mesure, en y consacrant une session spéciale. Les problèmes sont clairement définis et les exemples de réponses commencent à voir le jour, laissant espérer quelques améliorations dans les années à venir.

Une ville qui vit, c'est un territoire dans lequel les gens se déplacent[550]. Le rôle du transport est essentiel dans le développement économique. La maîtrise de l'espace par la construction d'un réseau fiable de transport routier, aérien, ferroviaire ou fluvial conditionne une meilleure circulation des personnes, des biens et des services. Ces différentes voies de transport contribuent au développement économique d'un pays par la création d'emplois directs (transporteurs, gestionnaires, manutentionnaires, etc.) et indirects (assurances, emballage, entretien, agent de voyage, transitaire) et par diverses activités qui en découlent. Grâce à l'industrie du transport, il y a une ouverture des marchés permettant une offre variée de biens et services aux consommateurs.

En milieu urbain, l'organisation du transport revêt un caractère particulier. La ville et les transports sont indissociables, car elle suppose en besoin de mobilité pour la résidence, le travail, les achats, les loisirs. L'évolution démographique et l'évolution spatiale se traduisent dans l'espace par l'ampleur et l'amplitude des déplacements. Une des conditions de développement d'une ville est la qualité de l'offre des transports dont la régularité, la disponibilité, la qualité des services offerts, et la multiplicité des moyens de locomotion sont notés. C'est ainsi, que les divers modes de transport contribuent à façonner les paysages urbains actuels, dont le réseau varie d'une ville à une autre, d'un pays à un autre.

[550] Lattes, (J.M), Président de Tisséo Collectivités, Projets de Mobilités, on en est où ?, Mobilités Le Mag', n°13, Toulouse, 2019, p1.

A Bissau ou à Ziguinchor comme dans les autres villes en Afrique de l'Ouest, le secteur du transport est particulièrement un besoin crucial de la population, tant pour les biens que pour les déplacements des individus. A Bissau et à Ziguinchor, les déplacements se font avec des moyens de locomotion privés et individuels, en raison de la défaillance de l'offre publique du service de transport. Le nombre des véhicules de deux ou quatre roues en fonction de la ville considérée, connaît une augmentation régulière. Cela se justifie à la fois par l'extension de la ville et par une importante massive d'importation des véhicules motorisés dont la législation est plus stricte au Sénégal (8 ans maximum) qu'en Guinée-Bissau (où le critère de l'âge du véhicule peut aller jusqu'à plus de 10 ans).

Pour assurer un développement durable, inclusif et économiquement efficace à Bissau ou à Ziguinchor, l'enjeu est de limiter la congestion qui paralyse la ville et qui s'accompagne d'une pollution considérable de l'air et d'émissions de CO_2. En plus des risques d'accidents liés à la circulation, une préoccupation sur une pollution de l'air de plus en plus gênante à Bissau interpelle les autorités publiques et sanitaires. Dans une agglomération en forte croissance démographique comme Bissau, il devient urgent d'améliorer les systèmes de transport actuels et de proposer des solutions alternatives aux véhicules individuels, solutions plus capacitaires et économes en espace et en carbone, abordables et adaptés aux besoins et aux réalités économiques et culturelles des populations.

La mobilité est donc un fait inhérent à la vie urbaine. Ce concept fait sûrement partie des notions les plus partagées au sein des sciences sociales et humaines à commencer par les disciplines comme la géographie, la sociologie, l'aménagement et l'urbanisme au point de devenir une question de société. Les sciences sociales reconnaissent plusieurs types de mobilités et la tradition sociologique s'est intéressée à la mobilité sous deux angles complémentaires. Le premier étant l'analyse des déplacements des individus au sein de l'espace social et le second celle des migrations. Ces deux conceptions montrent que la mobilité est d'abord appréhendée comme le mouvement entre des ensembles (Etats, institutions, groupes d'individus, classe sociale, etc.) essentiellement considérés à partir de ce qui fait leur stabilité et leur intégration. L'une des caractéristiques majeures des réflexions sur la mobilité fut entendue dans le sens de la mobilité sociale, en référence aux concepts fondateurs par Sorikin Alexandre en 1927. L'étude sur la mobilité sociale s'intéresse aussi bien à la mobilité entre générations, c'est-à-dire la mobilité intergénérationnelle qu'à la mobilité intra générationnelle qui caractérise les changements de position sociale des individus au cours de leur vie active. Le constat d'une société mobile conduit à s'interroger sur les facteurs qui facilitent cette mobilité et sur ceux qui la freinent.

La mobilité se définit très souvent par le fait de se déplacer dans un espace, qu'il soit virtuel (circulation de l'information dans les réseaux), social (changement de statut social ou professionnel d'une personne, avec un statut différent de celui de ses parents), ou plus communément physique.

C'est dans ce sens que nous proposons d'étudier le concept de mobilité et du transport ainsi que leurs enjeux dans la capitale bissau-guinéenne. Cette mobilité renvoie tout d'abord à une multitude de moyens, de véhicules et d'infrastructures potentiels qui définissent la variété des modes de transport. De cette définition, découle un lien étroit entre mobilité et accessibilité.

Dans le dictionnaire Larousse, la mobilité se définit de manière générale à un sens virtuel (susceptible de mouvement) et effectif (capacité de se mouvoir ou être mû). Ce concept est utilisé en sociologie pour parler des mobilités professionnelles et sociales, ou plus récemment en géographie des transports pour évoquer le déplacement qu'on peut mesurer par le trajet, les flux, et le trafic. Les formes de mobilités varient selon les disciplines des sciences humaines. Il en existe 4 principales dont :

- la mobilité résidentielle : changements de résidence dans ou hors du bassin de vie, avec une certaine temporalité ;
- les migrations : déplacements avec changement de résidence sur une durée minimale, relativement longue, de quelques mois jusqu'à 1 an selon les sources ;
- les voyages : déplacements plus ou moins longs hors du bassin de vie ;
- la mobilité quotidienne : l'ensemble des déplacements faits ou susceptibles de l'être par un individu dans son bassin de vie, au cours d'une journée.

Les paramètres de différentiation de ces formes de mobilité sont les champs spatiaux et la temporalité, mais aujourd'hui elles sont de plus en plus complexes et il devient difficile de les dissocier clairement. Le système de mobilité, c'est l'articulation de différentes formes de mobilité d'un individu, qui rend compte de son itinéraire résidentiel et social. Il est tributaire de l'évolution économique, technique et des valeurs de la société dans laquelle évolue l'individu, parce qu'ils influencent les comportements de mobilité.

2. Morphologie de la ville de Bissau et de Ziguinchor : des villes qui s'étalent et qui se densifient

Une bonne connaissance de la zone d'étude et de ses caractéristiques comme les difficultés auxquelles on doit faire face est essentielle pour envisager la formulation des stratégies de déplacements. A Dakar comme dans la plupart des villes en Afrique subsaharienne, des changements globaux et locaux sont à l'œuvre imprimant de nouvelles configurations économiques et sociales dans les paysages urbains fortement tertiaires. Ces dernières années ont été marquées par l'émergence d'un nouveau régime d'urbanisation au Sénégal tout comme en Guinée-Bissau.

A l'échelle interurbaine, il se caractérise par une métamorphose d'ensemble du système des centralités aboutissant à un renforcement du rôle des grandes villes. Au niveau local, le nouveau

régime d'urbanisation se caractérise par des processus complexes et souvent synchrones d'étalement du cadre bâti, de desserrement sélectif de la population ou de certains équipements et activités. Il se traduit par la formation d'une nébuleuse de centralités secondaires et d'espaces urbains fragmentés sans véritable limite et dont la cohérence est maintenue au prix d'une intensification des mobilités. Les autorités politiques sénégalaises et bissau-guinéennes à travers les responsables des politiques d'aménagement se préoccupent aujourd'hui de l'impact de ces changements sur l'environnement naturel et la qualité du cadre de vie. D'où l'importance de se poser les questions suivantes :

Peut-on maîtriser l'étalement urbain de la ville de Bissau ou de Ziguinchor pour avoir un système de transport et de mobilité durable ? Quelles sont les alternatives à leur étalement ? De quelle manière l'aménagement urbain peut-il contribuer à contrôler les mécanismes urbains dans une perspective de développement durable à Bissau et à Ziguinchor ?

La forme urbaine et l'organisation des transports dépendent de nombreux facteurs parmi lesquels l'héritage colonial et les vagues d'urbanisation successives anarchiques et spontanées au lendemain des indépendances qui sont dues à une série de crises écologique et économique des années 70-80. La colonisation a eu pour effet de déplacer les centres urbains de l'intérieur vers le littoral, les comptoirs et ports autour desquels se sont bâties les métropoles africaines. Ce qui a fortement impacté le maillage urbain de ces territoires. L'exode rural est aussi un des facteurs essentiel de cette déstructuration des villes en Afrique avec des facteurs aggravants comme les sécheresses.

Les crises écologiques des années 70 avec comme principale conséquence la sécheresse au Sahel et la dégradation des sols due au modèle d'exploitation agricole extensif ont entraîné en milieu rural la baisse des productions agricoles, les famines et donc les départs vers les villes. S'y ajoute les crises économiques des années 1980 qui ont pour principale origine les chocs pétroliers successifs et la dégradation des termes de l'échange qui ont causé la baisse des recettes, donc des capacités financières des États, entraînant la hausse du chômage et de la pauvreté en ville.

D'autres éléments comme la topographie, la géologie, la présence multiple de l'eau avec la présence de nombreux points bas et de zones inondables à Ziguinchor et à Bissau posent également des problèmes. La remontée de la nappe phréatique avec le retour à la normale de la pluviométrie, l'extension territoriale sont autant de facteurs qui influent sur le développement urbain. Tous ces éléments doivent être pris en compte pour cerner le contexte urbain et ses conséquences sur le système des transports à Bissau ainsi qu'à Ziguinchor.

A l'échelle locale, Bissau et Ziguinchor s'organisent sur des aires géographiques de plus en plus vastes et discontinues. On note une formation d'espaces urbanisés de plus en plus étalés, hétérogènes et fragmentés. Ce qui se traduit par un redéploiement des zones urbaines fondé sur une dispersion progressive de l'habitat dans des zones de plus en plus éloignées des villes-centres. Comme nous l'avons déjà dit, au Sénégal, ou Guinée-Bissau comme dans l'ensemble de l'Afrique

subsaharienne d'ailleurs, le changement urbain s'est traduit par l'émergence de villes dont le fonctionnement et leur étalement imposent une importante pression sur les ressources naturelles et un accroissement de l'empreinte écologique.

En Afrique, les agglomérations ne parviennent pas à se limiter elles-mêmes. Elles se dilatent, épousant les limites des relocalisations périurbaines et le dessein des flux pendulaires qui les débordent. C'est là que le trafic est le plus important et c'est là aussi que la mobilité continue à augmenter. L'étalement est un processus d'élargissement des échelles spatiales et de l'aire de fonctionnement du phénomène urbain à l'échelle. Il prend la forme d'un développement à faible densité au-delà de la desserte des services et des lieux d'emplois, ce qui sépare les endroits où les gens vivent des lieux où ils font leurs achats, travaillent, se recréent ou font leurs études, ce qui requiert le déplacement automobile entre les zones[551]. L'étalement urbain est une des conséquences de la croissance démographique. Les statistiques urbaines mondiales montrent que d'une part l'Afrique est le continent le moins peuplé (49 % en Asie, 16 % en Europe, 22 % en Amérique et 11 % en Afrique) mais ayant le rythme de croissance le plus élevé depuis les années 1950 (Europe et Japon 0,1 %, Amérique du Nord et Australie 0,4 %, Amérique Latine 1,9 %, et Afrique subsaharienne 3,6 %), et d'autre part l'expansion des grandes villes est due à l'exode rural qui alimente les périphéries[552].

L'étalement urbain est un phénomène général aux villes, qui ont tendance à se développer suivant les axes de communication. Il présente toutefois des spécificités en Afrique comme le fait d'une part de ne pas être corrélé à un développement économique et à l'amélioration des conditions de mobilité. D'autre part, on note une hypertrophie des métropoles, qui est causée par une concentration de tous les facteurs attractifs dans les villes capitales. Qu'il s'agisse de villes plates (Ouagadougou), de villes en presqu'îles (Dakar), de villes estuariennes (Bissau), de villes lagunaires (Cotonou), ou de villes en bordure du fleuve (Ziguinchor), on observe un même schéma d'expansion. Un noyau colonial, une première couronne plus ou moins planifiée constituée dans les années 1960-1980, et des périphéries qui se sont développées dans les années 2000 avec l'arrivée des populations rurales suite aux sécheresses et aux crises de l'économie agricole. Bissau, petite bourgade portugaise qui a longtemps était un modeste comptoir dont le petit noyau urbain végétait sous la protection d'une forteresse et d'une muraille ou Ziguinchor par exemple qui était juste constituée d'un petit noyau sous l'occupation portugaise, ont vu leur superficie augmentée au fil des années.

La ville de Bissau tout comme celle de Ziguinchor ont chacune sa spécificité qui la différencie de beaucoup d'autres villes en Afrique. Le fait que Bissau soit une ville estuarienne et que Ziguinchor

[551] Bochet, (B), Morphologie urbaine et développement durable : Transformations urbaines et régulation de l'étalement, Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et Gouvernance, Presses polytechniques et universitaires Romandes, Lausanne, 2005, pp. 55-76.

[552] Sakho, (P), Chenal, (J), Kemajou, (A), Ville africaines : mobilités et transports urbains, Lausanne, EPFL Press, 2017, pp. 45.

soit quadrillé par le fleuve Casamance et les deux marigots celui de Djibélor et de Boutoute sont autant d'éléments qui limitent leur extension territoriale. Une particularité importante sur le plan des transports dans nos deux cas d'étude tient sans doute à l'organisation de l'espace urbain depuis la période coloniale ainsi qu'à leur situation géographique dont les autorités post-indépendance n'ont pas su corriger.

L'organisation de l'espace urbain en Afrique a longtemps répondu à des logiques d'exploitations économiques au profil de la puissance coloniale. C'est ainsi, que les villes portuaires ou celles qui se situent en bordure de mer ou de fleuve ont toutes étaient organisées pour répondre à des exigences commerciales. Une hiérarchisation de l'espace avec une logique d'organisation ségrégationniste a été adoptée par l'administration coloniale. Des villes portuaire comme Dakar, Cotonou, Abidjan ou encore Bissau ou des villes en bordure de fleuve comme Ziguinchor partaient d'importants flux de matières premières pour la métropole.

A Bissau, l'extension de la ville s'est accompagnée d'une série de mesures administratives qui ont engendré la démolition des paillotes Pépel en vue de restructurer la ville. Cela a pour conséquence l'expropriation des habitants de la périphérie immédiate de la forteresse Saint José hors des limites tracées par le législateur portugais. La ville s'agrandit en poussant ces tentacules vers le Nord, c'est-à-dire vers l'actuelle zone de l'ancien palais présidentiel, vers l'Est en direction de l'hôpital Simao Mendes et en direction de l'Ouest notamment vers l'actuel quartier Pépel du même nom, en créole *"Chao de Pépel"*. A travers la stratification sociale et spatiale urbaine, on note une ségrégation spatiale avec des limites bien définis entre les quartiers africain et européen. Les indigènes sont de plus en plus refoulés vers la périphérie. On est en présence d'une forme d'organisation du territoire avec la création de quartiers européen et africain. Entre les deux, existe une zone tampon qui sert de limite entre les deux entités. Cette organisation a eu pour conséquence une urbanisation anarchique et non planifiée de la ville. Les politiques de déguerpissements successifs durant la période coloniale ont aujourd'hui fortement marqué l'espace urbain. Ce qui pose de réelles difficultés d'accessibilité et de desserte des transports dans beaucoup de quartiers périphériques.

A Ziguinchor, on note une certaine spécificité particulière importante sur le plan des transports qui tient indéniablement à sa structure urbaine. Le centre de la ville est suspendu au fleuve et donc peu accessible aux périphéries de l'agglomération encore appelées villes périphériques. L'homme a de tout temps essayé de dompter dame nature, mais cette dernière finit toujours par lui imposer des limites auxquelles il est obligé de se soumettre. La limitation de Ziguinchor par le fleuve Casamance et les deux marigots ainsi que la présence de nombreuses zones de rizière induisent une morphologie spécifique aux villes similaires qui se caractérise par un épuisement de l'assiette foncière dû à une forte urbanisation.

Bissau et Ziguinchor sont deux villes bâties sur des sites qui freinent leur extension. L'urbanisation et la croissance démographique aidant ont fait que le coût des parcelles de terrain a explosé. Ce qui fait que pour se procurer d'une parcelle à la hauteur de leurs moyens, les populations les plus démunies ont tendance de plus en plus à s'éloigner du centre pour aller se loger en périphérie. Dans le champ de la géographie actuelle des transports, l'approche spatiale est privilégiée dans l'étude des systèmes de transports et des mobilités. Il existe un rapport dialectique entre transports et aménagement du territoire avec des interactions réelles entre réseaux de transports et territoires. A l'échelle urbaine, les transports constituent des leviers fondamentaux dans l'aménagement et la structuration spatiale à travers le drainage des flux et les connexions entre les différentes réalités sociales. Mais, lorsque le bâti précède les réseaux de transport avec l'urbanisation périphérique fulgurante, ce qui est souvent courant à Bissau et à Ziguinchor, les lieux de transport (stations, arrêts, petite gare routière, etc.) et de sociabilités arrivent en situation de rattrapage sur le front urbain. Des têtes de ligne de stations de transport, des petites gares routières improvisées et des arrêts émergent en périphérie urbaine[553].

Ce qui accroît la taille de la ville et du coup la progression de l'habitat sur les zones de culture. L'espace urbain tend à croître plus vite que la population. Ce mode de développement physique a pour corollaire la non-continuité de l'espace urbain et de faibles densités même si, localement la surpopulation de certains quartiers comme Santhiaba et Boucotte à Ziguinchor est dû au fait de l'accroissement du nombre de ménages dans les concessions. En réalité, ces concentrations de population touchent essentiellement les quartiers anciens, qu'ils soient localisés en centre-ville ou de certains villages périphériques rattrapés par l'urbanisation.

De tout temps, la vie en ville a été rythmée par des flux de déplacements de la part des citadins. Ces déplacements se font le plus souvent soit entre le domicile et le lieu de travail, soit par des déplacements pendulaires qui ont longtemps retenu toute l'attention ou sont soit des déplacements liés aux loisirs, au goût de l'aventure ou à des courses. Ces déplacements ou mobilités sont le plus souvent effectués par des moyens de transports (dans le contexte des villes en Afrique subsaharienne ces déplacements se font le plus généralement à pied, à cheval, à vélo, en voiture, etc.) qui sont au cœur des préoccupations des pouvoirs publics soucieux du bien-être de leurs administrés. L'objectif est et reste donc de maintenir au mieux les citadins près de leurs habitations en vue d'avoir une ville, moins étalée, plus compacte, et un environnement plus vivable avec moins de pollution sonore et de gaz carbonique rejeté par les pots d'échappement des moyens de transport motorisé. Ces objectifs font partie aujourd'hui des enjeux majeurs de la mouvance actuelle du développement urbain durable.

[553]Faye, (D), Urbanisation et dysfonctionnement des transports informels et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises : les cas de Touba, Thiès et Saint Louis, Thèse de Doctorat en Géographie, Université Michel de Montaigne, Ecole Doctorale Montaigne Humanités ED 480, Bordeaux 3, 2013, p. 6.

Parmi les ODD adoptés par l'Assemblée Générale des Nations Unies le 30 septembre 2015 à New-York, le 11e intitulé *« Villes et communautés durables »* vise à assurer l'accès de tous, y compris aux personnes les plus vulnérables, à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière. Cela implique de renforcer les capacités de planification des collectivités locales et de développer une concertation avec les populations.

Chaque époque a eu, et continuera d'avoir son mode de transport phare. Que se soit le cheval, le tramway, la voiture… pas un seul n'a été épargné. Les paysages urbains comme ruraux, en ont toujours été marqués, l'aménagement et l'urbanisme sont souvent pensés à partir des axes permettant les échanges. Cette mobilité urbaine, qui progresse de plus en plus depuis des décennies voire même des siècles, ne cesse de progresser encore dans le temps. Cela va avoir comme conséquence un changement radical de l'espace urbain. Chaque moyen de transport qui apparaît, contribue certes à réduire les distances, mais influe fortement à la fois sur le tracé de la ville en ce sens qu'il faut des axes de communication pour faciliter l'interconnexion des agglomérations, mais également sur ces limites dans la mesure où la possibilité de se déplacer en un temps court et sur de longues distances fait qu'on a tendance à observer un débordement de la ville.

Dès lors, la diversification et la multiplicité des moyens de transports font donc évoluer le concept de ville en ce sens que la ville comme la réalité qui en est le support ont connu des métamorphoses et la ville d'aujourd'hui, la ''ville émergente'', est un objet difficilement saisissable. De longues dates s'étaient greffés des faubourgs autour de la ville centre, la ville ''pédestre'', progressivement intégrés ou étendus pour devenir des banlieues, elles-mêmes entourées d'une vaste couronne dite ''péri-urbaine'' diffuse et poussant des tentacules dans la profondeur des campagnes. Ce phénomène est connu sous le nom d'étalement urbain et constitue l'une des principales conséquences de la mobilité urbaine qui se dessine sous nos yeux.

Cette extension spatiale est illustrée par exemple en France par une étude bien connue sur ''l'archipel nantais'', réalisée par Gérard Brun dans son article qui a porté sur *« La mobilité urbaine : questions récurrentes et réponses de la recherche »*. Cette étude a montré que des bourgs éloignés et nettement séparés de la tache urbaine agglomérée étaient en fait des satellites dont la majeure partie des habitants travaillent, font leurs achats ou mènent leurs activités culturelles dans la métropole. Ce halo est aussi peuplé que la partie agglomérée. Partout, la ''ville-flux'', à demi invisible, s'est développée : elle ''avale'' parfois ''des pays entiers'', à tel point qu'après avoir si longtemps glosé sur l'exode rural, on parle maintenant des ''rurbains'' qui repeuplent les villages autour de l'agglomération, en les y arrimant.

Cela est rendu possible par le développement des transports qui est, dans les pays riches, un des principaux facteurs de pollution. En particulier depuis les années 1950 où la voiture a connu un essor spectaculaire jusqu'aux années 1980. La voiture et son lot de changement qu'elle apporte dans

le paysage urbain augmentent considérablement la pollution de l'air à cause des particules de CO_2 qui s'échappent des pots d'échappement, mais aussi grappille de manière considérable sur l'espace urbain du fait des aires de stationnement et les axes de communications qui sont aménagés à cet effet. Des parkings ont fleuri de partout, des villes entières ont été défigurées par des autoroutes pénétrantes comme dans la plupart des grandes villes européennes, les piétons et les transports en commun ont vu leur espace diminué voire supprimé au profit de la route, et de l'autoroute.

3. Organisation et acteurs du transport urbain à Bissau et à Ziguinchor

Se déplacer dans les villes africaines est en effet une véritable gageure. Avec la croissance accélérée de l'urbanisation, les déplacements sont de plus en plus difficiles. Les acteurs s'organisent, inventent des solutions locales adaptées et multiplient les partenaires. Malgré la décentralisation en plein essor, les collectivités locales ont encore du mal à trouver leur place dans l'organisation des transports et de la mobilité. La ville de Ziguinchor et de Bissau à l'instar des autres grandes villes d'Afrique subsaharienne sont aujourd'hui confrontées à des difficultés majeures dans l'organisation dans le secteur des transports urbains avec une offre très insuffisante pour une population urbaine de plus en plus croissante. Le système de transport urbain s'est progressivement bâti et développé autour de deux composantes essentielles.

D'une part, un secteur structuré soutenu par les pouvoirs publics et d'autre part, un secteur artisanal dont les activités sont pour la plupart informelles. La grande majorité des déplacements urbains reposent sur ce dernier secteur fonctionnant dans une logique de l'économie parallèle. Il se caractérise par des pratiques de fonctionnement à la limite de la légalité.

A l'opposé des villes des pays riches du Nord caractérisées par un système de transport réglementé et organisé dans lequel la tarification, les horaires et les lignes sont définis et respectés par l'ensemble des acteurs, les acteurs des transports dans les villes d'Afrique subsaharienne, évoluant essentiellement dans l'informel, se dérobent à la réglementation en vigueur pour pouvoir supporter les coûts d'exploitation des véhicules et proposer des tarifs adaptés au niveau de vie des classes populaires. Les transporteurs cherchent à rentabiliser leurs activités en réalisant des économies sur la rémunération et les conditions de travail du personnel (absence de contrat et de protection sociale, salaires bas, etc.), sur l'entretien des véhicules et la gestion des itinéraires par le fractionnement. Ce qui interroge la capacité des pouvoirs centraux et décentralisés de forger un modèle d'organisation des transports urbains pour la population. D'où l'importance d'identifier les différents acteurs et leur rôle respectif dans l'organisation du secteur du transport à Bissau et à Ziguinchor.

Pour le volet organisationnel dans le transport urbain à Ziguinchor, le GIE Sotrazig avec comme moyen de locomotion les minibus *''tata'' (Photo 10)* est chargé de définir le nombre de

lignes, les itinéraires à suivre, les arrêts officiels et le temps d'attente dans les stations et gares routières.

Photo 10: Mini-bus ''tata'' pour le transport urbain à Ziguinchor
(Source : Gomis, E.N, Photos prisent le 15 Juillet 2018 à Ziguinchor)

Chaque tête de ligne de minibus est attribuée à un groupement de transporteurs chargé de l'exploiter exclusivement. Les minibus sont spécialisés par zone et par itinéraire avec un numéro spécifique. Cette spécialisation est destinée à atténuer la concurrence entre groupements et à assurer une plus grande régularité de passage des minibus. Le respect des itinéraires, des arrêts, des terminus et de la tarification fixée leur confère un avantage indéniable sur les vieux cars *''Ndiaga Ndiaye''* et mini-car *(Photo 11)* et leur permet d'occuper des parts de marchés de plus en plus conséquentes.

Photo 11: Car Ndiaga Ndiaye à gauche et mini-car à droite
(Source : Gomis, E.N, Photos prisent le 10 Juillet 2017 à Ziguinchor)

Mieux, les apprentis sont remplacés par des receveurs pour la gestion de la billetterie et le contrôle de l'activité du minibus afin de réduire d'éventuels détournements de recettes. Le personnel recruté est formé au code de la route et à la sécurité routière, et les transporteurs initiés aux règles de gestion d'une entreprise. Les relations contractuelles entre propriétaires et chauffeurs sont assainies grâce à la mise en place d'un cadre réglementaire et légal : contrat écrit, salaire fixe, protection sociale, durée légale du travail et un système de billetterie destiné à maîtriser l'exploitation du

véhicule et les recettes quotidiennes. Avec ce nouveau système, les chauffeurs des nouveaux minibus urbains ont abandonné cette logique de concurrence et de recherche perpétuelle de profits. L'ancien système de versement quotidien d'une somme fixe qui leur était exigé par le propriétaire est remplacé par la billetterie gérée par un receveur.

Les questions relatives à l'assurance, au contrôle technique, à la licence d'exploitation et à l'agrément sont résolues en amont. Le contrôle policier est interdit sur les nouveaux minibus. Les hausses de tarifs de transport sont prohibées sans l'accord du Ministère du commerce. Ce nouveau mode de fonctionnement et d'organisation a donné un nouvel élan aux transports collectifs urbains motorisés à Ziguinchor, ce qui a permis de rehausser le niveau et la qualité du service grâce au respect des itinéraires et des tarifs. Les recettes des propriétaires sont bien plus élevées que par le passé (en partie aux dépens de l'équipage), et certaines redevances informelles perçues aux terminus ont maintenant disparu.

Au-delà du rôle capital de l'Etat à travers le CETUD dans la réforme et l'organisation des transports urbains, les collectivités locales dans le cadre de la décentralisation sont de plus en plus impliquées dans le transport, ne serait-ce que modestement. Les pouvoirs publics et les opérateurs de transport peinent à financer les transports urbains est une évidence du fait des conséquences négatives de la crise économique et de la pauvreté qui ont fini par réduire leurs marges de manœuvre financières. L'Etat se désengage de plus en plus du secteur des transports publics, les grands opérateurs privés aux capacités financières considérables pouvant acquérir des cars urbains ou des bus neufs se sont presque tous retirés du secteur à cause des problèmes de rentabilité provoqués par l'absence de professionnalisation, la déréglementation et l'anarchie dans le secteur.

Dans les pays du Nord, les transports en commun sont souvent déficitaires et subventionnés par la région ou le département. Les collectivités territoriales délèguent le service public de transport à un opérateur privé qui exploite le réseau moyennant une subvention annuelle. En revanche, les collectivités des villes des pays pauvres comme le Sénégal n'interviennent que faiblement dans le financement et l'organisation des transports qui est devenu un enjeu primordial. Les collectivités ne se sont jamais réellement senties impliquées dans la gestion des transports urbains qu'elles considèrent traditionnellement comme une mission régalienne de l'Etat. De leur point de vue, la gestion des transports ne relève pas d'une approche décentralisée. C'est le rôle du pouvoir central de gérer le financement et l'organisation des transports. De toute façon, avec l'étalement périphérique et l'accroissement des besoins de transport à Ziguinchor, les besoins de transport sont croissants au moment où la décentralisation est encore balbutiante, et les budgets des collectivités locales dérisoires. Les moyens financiers, humains et matériels manquent considérablement pour impulser une politique de transport efficace à l'instar de tous les secteurs dans lesquels les collectivités doivent exercer leurs compétences.

Cette forme d'organisation dans le secteur du transport urbain n'existe pas encore à Bissau, car ce sont les *''toca toca'' (Photo 12)* et les taxis *(Photo 13)* qui occupent toujours le paysage et fonctionnement avec des logiques bien différentes qui se font en fonction des intérêts des transporteurs et des propriétaires des véhicules au détriment des usagers.

Photo 12: ''Toca toca'' pour le transport urbain à Bissau
(Source : Gomis, E.N, Photos prisent le 17 Août 2018 à Bissau)

Photo 13: Taxi à Bissau
(Source : Gomis, E.N, Photos prisent le 17 août 2018 à Bissau)

Cette pratique ne répond pas aux objectifs de transport pour une mobilité plus flexible, accessible et durable. Dès lors, le nécessaire de créer des compagnies locales de transport se fait de plus en plus pressante dans les villes africaines pour améliorer les mobilités urbaines, tout en atténuant les dysfonctionnements relatifs à la spéculation sur les prix du transport et au sectionnement des itinéraires aux heures de pointe.

Le modèle de la capitale économique du Congo (Pointe-Noire) où la municipalité détient 60 % des actions de la société de transport public[554], mérite d'inspirer les autorités locales à Ziguinchor et à Bissau. Cet exemple existe aussi à Cotonou au Bénin, où la commune s'est constituée un parc de

[554] Faye, (D), *op.cit*, p. 217.

52 bus avec la collaboration de la société privée en Afrique pour permettre aux usagers des transports en commun de pouvoir se déplacer en sécurité et dans le confort avec des tarifs adaptés à leur niveau de vie. En revanche, l'idée s'avère périlleuse dans les villes secondaires sénégalaises comme Thiès, Kaolack, Diourbel et Ziguinchor du fait des faibles moyens des collectivités locales où la décentralisation est encore à ses balbutiements. Il en est de même pour la ville de Bissau. Leurs moyens financiers sont très faibles pour escompter un parc de bus comme à Dakar avec la société *Dakar Dem Dikk''* à court ou moyen terme. Il serait plus judicieux pour les collectivités locales de Bissau et de Ziguinchor d'acquérir progressivement des bus ou minibus tous les ans, le temps de constituer un parc fourni et puis ouvrir le capital à une société privée. Les collectivités locales doivent avoir plus de maîtrise du système de transport au niveau local en apportant des réponses aux besoins de mobilité de leurs citoyens, sans pourtant tout attendre de l'Etat. On n'est pas ici dans une logique de recherche d'une solution pour imposer totalement un système de transport local, mais plutôt dans une dynamique de faire cohabiter les opérateurs informels au transport public local pour une meilleure une efficacité du système de transport. Ce n'est là que des propositions sur lesquelles les autorités locales ne réfléchissent pas pour le moment.

3.1.Les différents acteurs et leur rôle dans le secteur du transport urbain à Bissau et à Ziguinchor

Pour réaliser cette étude sur les différents acteurs dans le secteur du transport urbain à Bissau et à Ziguinchor, je me suis référé à quelques typologies proposées par les auteurs de la théorie des parties prenantes. Il s'agit d'une théorie très souvent associée à la problématique du développement durable et de la responsabilité sociale des décideurs. Cette théorie considère toute organisation comme une constellation d'intérêts portés par les parties prenantes, intérêts pouvant converger ou diverger. Si ce vocabulaire est de plus en plus utilisé dans les rapports de développement durable publiés ces dernières années, il n'existe pas dans la théorie un consensus sur un modèle particulier ou une typologie précise pour l'identification des parties prenantes[555].

Parmi ces parties prenantes organisant le secteur du transport figurent en premier lieux, l'État et ses démembrements qui sont les premiers organes de décision avec comme rôle principal la régularisation officielle du transport. Ensuite, les structures privées, qui à travers l'offre de transport qu'elles offrent vient en appoint dans le volume et le besoin de mobilité quotidien des populations dans la ville. Dans mes deux cas d'étude, il n'existe pas de société publique de transport de ce genre. A Ziguinchor, depuis 2017, on note la présence de GIE Sotrazig dans le transport urbain. Au-delà de

[555]Meite, (Y), *op.cit*, p. 104

l'État et ses démembrements, à Ziguinchor ou à Bissau, le transport urbain y est géré par des particuliers qui œuvrent dans l'informel.

A Bissau, on à la présence dans le transport inter-urbain des véhicules appelés *''cantères''* et des *''pick-up''* ; dans le transport urbain des *''toca-toca''* et taxis collectifs qui sont organisés autour d'un syndicat la Fédération Nationale des Associations de Conducteurs et de Transporteurs de la Guinée-Bissau (FNACT).

A Ziguinchor, la seule société structurée de transport urbain est le GIE Sotrazig l'antenne régionale de l'Association de Financement des Transports Urbains (AFTU). C'est un regroupement d'opérateurs privés de transport urbain par mini-bus, concessionnaire du service public dans le cadre du partenariat public privé et d'autre part les taxis jaune-noir (*Photo 14*), et les opérateurs artisanaux dont les *''taxis-clandos''* et moto *''Jakarta''* (*Photo 14*) qui exercent pour l'essentiel dans l'informel. L'accent sera mis sur les principales caractéristiques de ce secteur privé vu son importance dans les prestations de services de transport.

Photo 14: Taxis jaune-noir à gauche et moto ''Jakarta'' à droite
(Source : Gomis, E.N, photos prisent au marché de Boucotte, le 11 juillet, 2018)

Ces caractéristiques porteront sur les conditions d'exploitation et le fonctionnement du marché. L'objectif de ce focus sur l'organisation du transport urbain et les différents acteurs dans le domaine du transport à Bissau et à Ziguinchor est d'avoir une meilleure connaissance du système de transport et de l'organisation du secteur par une analyse descriptive du terrain.

3.2.Les parties prenantes institutionnelle du transport routier à Ziguinchor et à Bissau

Le transport routier joue un rôle prépondérant dans le processus de développement socio- économique et dans l'intégration nationale et sous régionale. Au Sénégal, il assure plus de 90 % des besoins de

déplacements des personnes et des biens[556]. Il occupe, en particulier, une place incontournable dans l'accès des populations aux services sociaux. Le sous-secteur est caractérisé à Ziguinchor comme dans l'ensemble du pays par la forte présence de l'informel malgré le processus de modernisation du parc automobile enclenché depuis 2017 dans le cadre du programme PROMOVILLE. Le programme quinquennal de développement des infrastructures 2010-2015, estimé à 200 milliards de francs CFA, prévoit dans sa première phase la réalisation de plus de 80 projets structurants dont la réhabilitation de 4 015 km de routes et la construction de 1 520 km de routes sur tout l'étendue du territoire national. Au cours des dix dernières années, l'Etat du Sénégal a consenti d'importants efforts dans la réalisation d'infrastructures routières dont la ville de Ziguinchor est dans le cadre du programme PROMOVILLE une des villes qui en ont bénéficié.

Ces dernières ont contribué à améliorer la mobilité urbaine à Ziguinchor et dans les grandes villes du pays, développer le transport inter urbain, faciliter les échanges entre les différentes localités du pays et désenclaver des zones à fortes potentialités agricoles. Ainsi, à la date du 31 décembre 2013, sur toute l'étendue du territoire national, 27 projets majeurs étaient en cours d'exécution et 8 projets de construction et de réhabilitation étaient achevés par l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE). L'exécution des travaux routiers a permis de réaliser 254,8 km de routes revêtues en 2013, dont 177,8 km construites et 77 km réhabilitées. Par ailleurs, 10 km de pistes de productions et un pont ont été achevés en 2013, contre 85 km et deux ponts en 2012, respectivement. Ces projets achevés ont mobilisé un financement total d'environ 60 milliards de francs CFA[557].

En Guinée-Bissau, les infrastructures de transport actuelles ne permettent pas de valoriser le vaste potentiel économique du pays.Le réseau routier est peu dense (12,3 km de routes pour 100 km² sur le continent) avec 28 % des routes bitumées sur un total de 3 455 km. Le réseau de routes principales reste globalement adéquat et meilleur que la moyenne de l'Union Économique et Monétaire des États de l'Afrique de l'Ouest (UEMOA)[558]. Selon les dernières données disponibles, sur la période 2007-2010, 133 km ont été réhabilités en moyenne chaque année par le fonds routier[559]. Le réseau principal se caractérise par sa forte dégradation, tout comme le réseau secondaire et rural, en raison d'un défaut de maintenance et de fréquentes surcharges à l'essieu. Cette dégradation, particulièrement marquée dans le Sud du pays, est visible partout dans le pays, y compris à Bissau la capitale, qui devient difficile d'accès durant la saison pluvieuse.

Le Plan DENARP II prévoit l'amélioration de l'accès aux zones de production du pays à travers la réhabilitation des pistes rurales (en priorité dans les régions du Sud) ; l'entretien et/ou la

[556] www.ageroute.sn
[557] ANSD, Situation Économique et Sociale du Sénégal Ed. 2013.
[558] Guinée-Bissau 2025, Sol Na Iardi, Plan Stratégique et Opérationnel 2015-2020, version 21 Février 2015, p. 72.
[559] Arvanitis, (Y), Briser l'isolement : les transports en Guinée-Bissau, 17 Novembre 2017, https://www.afdb.org.

construction de routes et infrastructure de franchissements tout comme le réseau de routes secondaires, constituent un goulot d'étranglement pour le secteur commercial notamment à Bissau.

Le Secrétariat de l'OMC n'a reçu aucune information concernant la réglementation des services de transport routier en Guinée-Bissau. Il semble qu'il n'y ait pas de restrictions aux fournitures de services de transport routier basées sur la nationalité. Les licences de fourniture de services de transport routier sont délivrées par la Direction générale des Transports aux étrangers et aux nationaux constitués en sociétés. Pour les autorités, le cabotage par des transporteurs étrangers ne serait pas interdit. Il s'agit donc pour les licences pour le transport de passagers (intra ou interurbain) ou de marchandises. Selon les informations disponibles, le réseau routier principal (Estradas Nacionais) a récemment fait l'objet de plusieurs projets de réhabilitation financés par l'Union Européenne, qui a également financé la construction de deux ponts en 2008 et 2009 (celui de San Vicente et de Jolandi) permettant de relier Bissau et Ziguinchor.

Au-delà des infrastructures, le secteur des transports reste faiblement développé. Le parc de véhicules est très vieux (90 % des véhicules ont plus de 10 ans) et la capitale, Bissau, ne dispose pas de système de transport public.

3.3.L'État et ses démembrements dans le secteur du transport routier au Sénégal

Le secteur des transports occupe un rôle central dans les politiques de développement socio-économique au Sénégal et en Guinée-Bissau. Des infrastructures et services de transport de qualité contribuent, d'une part à la réduction des coûts d'accès aux marchés (national et international) et d'autre part à l'amélioration de l'accessibilité géographique des populations aux services sociaux de base (santé, éducation et eau potable) en particulier en milieu urbain ainsi qu'à leur mobilité. C'est ainsi que la prise en charge de la problématique du secteur au Sénégal par exemple dans le PSE ou en Guinée-Bissau dans le cadre du programme Guiné Ranka, cadre de référence des politiques publiques dans les prochaines années, trouve toute sa pertinence. Le diagnostic fait dans le cadre de l'élaboration du PSE au Sénégal sur les infrastructures en 2013 fait ressortir 18 063 km de réseau classé routier, 1 057 km de réseau ferroviaire, de 15 aéroports ouverts à la circulation aérienne publique dont quatre aéroports internationaux (Dakar, Saint-Louis, Cap-Skirring et Ziguinchor) et de quatre ports (Dakar, Saint-Louis, Kaolack et Ziguinchor).

L'État du Sénégal à travers le Ministère des Infrastructures des Transports terrestres et du Désenclavement, assure la tutelle administrative et politique du secteur des transports urbains. Il définit l'ensemble des politiques et veille à leur application. Il a donc la charge de l'organisation de la réglementation et du contrôle des différents modes de transport ainsi que la réglementation de l'usage des voies routières. Il assure la tutelle des agences et des sociétés nationales relevant du

secteur. En ce qui concerne particulièrement les transports urbains à Ziguinchor, il intervient à travers une multitude de services rattachés à différents départements ministériels ou agences.

3.4.Le cadre institutionnel et stratégique du secteur du transport au Sénégal

- Cadre législatif et réglementaire du sous-secteur des infrastructures du transport routier au Sénégal

Le cadre législatif et réglementaire qui régit le sous-secteur des infrastructures et services de transport est articulé autour de :

- la loi n° 2002-30 du 24 décembre 2002 portant code de la route et son décret d'application n° 2004-13 du 19 janvier 2004 ;

- la loi n° 2003-04 du 27 mai 2003 portant orientation et organisation des transports terrestres ;

- la loi n° 2004-14 du 1er mars 2004 instituant le Conseil des Infrastructures ;

- la loi n° 2004-16 du 1er mars 2004 et la loi n° 2007-169 du 13 février 2007, relatives à la Construction-Exploitation-Transfert (CET) ;

- le régime foncier national, le Code du Domaine National, le Code de l'Environnement, le Code Civil et le Code des Obligations Civiles et Commerciales.

- Au niveau organisationnel

Au Sénégal le cadre mis en place est composés de :

- l'Agence nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux (APIX sa) qui a en charge l'identification du projet d'infrastructure et la réalisation des études de préfaisabilité et de faisabilité ;

- le Comité Technique de Pilotage des grands travaux chargé de l'identification et de la coordination des actions à mener par les administrations, la formulation d'un avis sur les projets d'infrastructures gérés par les autres structures et ayant un impact sur les grands projets, la facilitation et l'accompagnement de la réalisation des grands projets ;

- le Comité de Coordination Interministériel chargé du suivi et de la coordination des départements ministériels impliqués ;

- le Conseil Présidentiel de l'Investissement chargé du suivi de la mise en œuvre des projets d'infrastructure, notamment en termes de délai et de qualité.

- Au niveau organisationnel

Pour le réseau routier les structures suivantes ont été créées :

- l'AGEROUTE[560] : il se substitue à l'Agence Autonome des Travaux Routiers en 2010 et est une entité administrative de l'État, placée sous la tutelle technique du ministère chargé des Routes et

[560] Décret de création n° 2010-430 du 1er Avril 2010.

sous la tutelle financière du ministère chargé des Finances. C'est une agence qui s'occupe de la gestion et de l'entretien des routes. La Direction Régionale de l'AGEROUTE à Ziguinchor s'occupe de tout ce qui est l'entretien du réseau routier existant à travers le FERA, mais à côté de ces travaux d'entretien il y a de grands travaux comme les travaux qui sont en cours de réalisation dans la voirie dans le cadre du projet PROMOVILLE.

La principale mission de l'AGEROUTE est chargée de la mise en œuvre de tous les travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien de routes, de ponts et d'autres ouvrages d'art ainsi que de la gestion du réseau routier classé. Il est aussi donneur de marché et superviseur de construction des routes. En cas de besoin, une convention d'exécution peut être signée avec les collectivités publiques locales bénéficiaires. Dans le réseau routier du Sénégal, il y a une partie qui est classée et une autre qui ne l'est pas. Le réseau routier national est donc composé de 5 catégories de routes :

- les Routes Nationales (N) qui assurent les liaisons à grande distance entre plusieurs régions administratives ou avec les États limitrophes ;
- les Routes Régionales (R) qui assurent la liaison entre différents chefs-lieux de Départements d'une même région ;
- les Routes Départementales (D) qui assurent la desserte des chefs-lieux de commune à l'intérieur d'un même département ;
- les Pistes répertoriées (P) qui relient les routes départementales aux centres de production agricole ;
- et les Voiries Urbaines (VU) qui assurent les liaisons à l'intérieur des centres urbains.

Le reste du réseau constitue le réseau non classé géré par les collectivités locales. Au niveau de la zone Sud du pays, l'antenne régionale de l'AGEROUTE basée à Ziguinchor gère trois régions administratives que sont Ziguinchor, Kolda et Sédhiou.

L'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR) remplacée à partir de 2010 par l'AGEROUTE a eu à faire des travaux d'entretien et des réalisations pour améliorer le transport et le confort des usagers à Ziguinchor. Malgré ces travaux, les routes n'étaient pas bien entretenues. Il n'y avait pas de nouvelles constructions pour permettre de densifier le réseau existant, par conséquent, ces carences ne permettaient pas aux populations de vaquer plus rapidement à leur besoin de mobilité. C'est avec l'avènement de l'alternance en 2000 que cette situation va connaître un début de changement avec la construction et l'entretien des infrastructures routières au Sénégal en particulier dans les grandes villes comme Dakar, Thiès, Ziguinchor, etc.

Les travaux de l'AGEROUTE à Ziguinchor ont permis concrètement de réaliser un gain de temps dans les déplacements des populations. En guise d'exemple, la réhabilitation de la RN6 par l'antenne régionale de l'AGEROUTE de Ziguinchor (elle passe par Tambacounda, Kolda, Tanaff, Goudompe, Ziguinchor, Caps-skirring, Djiembérin, et Gnikine) a permis de rallier la région de

Tambacounda et celle de Ziguinchor sur une distance 407 km avec un gain de temps de près 1 h 30 mn là où les voitures rapides mettaient 6 h pour y parvenir. Avant l'avènement de l'AATR, il y avait une voirie existante, mais qui était mal entretenue. Mais depuis l'implantation de l'antenne régionale de l'AGEROUTE à Ziguinchor, différents programmes se sont succédé et ont permis de densifier et d'entretenir le réseau communal qui était déjà sur place. Permis ces programmes, on peut citer :

- le PHIMO entre 2009 et 2012, qui est un Programme de voiries urbaines à Haute Intensité de Main d'Oeuvre qui a permis la réalisation de 15 km de voirie dans la ville de Ziguinchor exclusivement fait en pavé. Les quartiers qui étaient principalement ciblés sont Boucotte, Grand-Dakar et Kandé.

- le Programme de Renforcement et d'Équipement des Collectivités Locales (PRECOL) est un second Programme qui a été mis en place par l'État du Sénégal et ses partenaires au développement (la Banque Mondiale et l'Agence Française de Développement) en raison des excellents résultats obtenus avec le Programme d'Appui aux Collectivités Locales (PAC). Ces objectifs étant le renforcement de la gestion organisationnelle et financière des municipalités et l'augmentation de la fourniture d'infrastructures et de services urbains. Ce programme a permis de réaliser dans la commune de Ziguinchor 4 km de voirie en béton et bitume. Les quartiers qui étaient ciblés sont Périssac, Santhiaba et Kandé.

- le PROMOVILLE depuis 2018, qui est un programme mis en œuvre pour un renouveau urbain et a pris en charge la réalisation de 5 km de voirie dans les quartiers de Lindiane, Santhiaba, Colobane.

Tous ces trois programmes ont réalisé de nouvelles constructions de voirie en plus du réseau existant. Il y a un entretien de l'existant qui a été effectué. Le centre-ville Escale dont la voirie a été faite depuis l'époque coloniale a connu une réhabilitation totale réalisée par l'AGEROUTE. Ces réalisations ont permis de rendre plus accessibles les différents quartiers de la ville notamment pendant l'hivernage qui étaient difficiles d'accès. Ce qui limite les déplacements des populations durant cette période entre le mois de juillet et octobre. Promo Ville qui est le programme le plus élaboré prend en charge la réalisation des routes *(Photo 15)* et de ces dépendances dont l'assainissement longitudinal et l'éclairage public tout au long de les axes réalisés, et le pavage et le bitumage des axes secondaires dans les quartiers périphériques. L'aménagement du paysage comme dans le quartier Kandialan avec l'édification de siège public pour que les populations n'occupent pas irrégulièrement l'espace prévu pour d'éventuels élargissements en cas de densification du trafic dans les années à venir sans faire un recours à des démolitions ou à des déguerpissements.

- le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD)[561] créé par la loi n° 97-01 du 10 mars 1997 sous la forme d'un établissement public à caractère professionnel, le CETUD est l'aînée des autorités organisatrice des transports en Afrique. Elle rassemblait à l'origine, aux côtés de l'État, la région et les quatre principaux départements de la région de Dakar (Dakar, Rufisque, Pikine et Guédiawaye), les représentants des transporteurs, structurés et informels, et deux représentants désignés sur leurs compétences. Sa mission consiste à la mise en œuvre et au suivi de l'application de la politique sectorielle des transports publics urbains défini par L'État. Il s'agit aussi essentiellement d'organiser et de réguler l'offre de transport public urbain des voyageurs de manière à améliorer durablement le secteur. Il assure également un accompagnement des opérateurs informels dans leur professionnalisation.

Photo 15: Photos sur les travaux routiers et l'assainissement dans le cadre du Promo ville
(Source : Gomis, E.N, Août, 2020)

Le CETUD conçoit le réseau, planifie le système global de transports urbains, définit l'offre et négocie avec les opérateurs sur les prestations, les tarifs, les compensations relatives aux

[561] Décret n°2001-557 relatif aux attributions, à l'organisation et au fonctionnement du CETUD.

contraintes imposées par les pouvoirs publics. L'existence de réseaux routiers assez dense dans certaines régions du pays est à l'origine de la généralisation de minibus *''tata''*. Ces travaux rentrent dans le cadre du politique renouveau et de modernisation du parc automobile.

C'est ainsi que dans le cadre du programme PROMOVILLE, la ville de Ziguinchor a bénéficié en plus de routes revêtues de nouvelles réalisations qui vont avoir un réel impact sur le système de transport urbain. Cela a été matérialisé par la mise en circulation de minibus neufs et l'organisation de l'exploitation par ligne selon des normes rationalisées. Cette modernisation découle de la réforme des transports dont l'un des objectifs est de faciliter les besoins de déplacements des populations vers les principaux sites de réalisation des activités socio-économique. Ziguinchor a une flotte de 51 minibus répartis sur 9 lignes. La combinaison de divers critères parmi lesquels les conditions de circulation et la demande de transport a permis de déterminer le nombre optimum de véhicules sur chaque ligne. La gestion a été confiée aux GIE Sotrazig. L'exploitation se fait à leurs risques et périls avec la garantie de l'État de leur assurer un environnement sûr et sécurisé pour l'exercice de leur activité.

Le CETUD va dans le cadre de ces activités mettre en place des stratégies très simple pour lutter contre le changement climatique à Ziguinchor. Cela devait passer nécessairement par un renouvellement du parc automobile du transport urbain existant. Il était composé essentiellement de véhicules dont la plupart avaient en moyenne plus d'une trentaine d'années d'existence. Il fallait sortir de la circulation les anciens véhicules qui avaient la particularité de polluer l'environnement grâce aux CO_2 qu'ils libéraient de leur pot d'échappement et amener à la casse. En d'autres termes, la solution était de remplacer les anciens, car communément appelés *"Ndiaga N'diaye"* par des minibus neufs moins pollueurs ce qui permet de réorganiser le transport urbain à Ziguinchor. Eu égard à cela, de nouvelles orientations stratégiques ont été définies. Il s'agit des travaux dont la nécessité est d'aller vers une intégration beaucoup plus poussée des documents de planification, de l'aménagement, de la mobilité urbaine et du développement environnemental.

A en croire à Babacar Sadikh Sougoufara, le CETUD apporte une assistance aux régions[562]. Il est placé sous la tutelle technique du Ministère chargé des Transports Terrestres. La création de nouvelles lignes inter-régionales exploité par la société *''Dakar Dem Dikk''* une société anonyme de droit sénégalais à participation publique majoritaire de *''Sénégal Dem Dikk'' (Photos 16)* a permis de mieux désenclaver certaines villes en les reliant plus facilement de Dakar la capitale sénégalaise. Ziguinchor ne sera pas en reste, car elle est desservie quotidiennement par ces bus de ladite société.

[562] Propos recueillis lors de notre entretien réalisé le 17 décembre 2018 avec Monsieur Sougoufara, B.S, représentant du Conseil Exécutif du Transport Urbain de Dakar (CETUD) à Ziguinchor.

Photo 16: Bus Sénégal Dem Dikk axe Dakar-Ziguinchor
(Source : Gomis, E.N, photos prise au terminus sur le boulevard 54 à Ziguinchor, 12 juillet 2018)

3.5.L'offre des services de transport à Bissau et à Ziguinchor

Les transports collectifs contribuent au développement urbain. Cette contribution peut se résumer en trois grandes fonctions :

- une offre de mobilité pour les citadins dépourvus de moyens de transports individuels ;
- une alternative à la voiture particulière lorsque cette dernière, pour de multiples raisons notamment environnementales, fait l'objet de restrictions d'usage ;
- un moyen de déplacement en phase avec la fonction ''socialisatrice'' de l'espace public urbain, qui apparaît de plus en plus clairement comme un moyen indispensable au service de la cohésion de la société[563]. Si les deux premières fonctions apparaissent le plus souvent comme des substituts vers lesquels les citadins sont guidés par contrainte plus que par choix, faute de pouvoir utiliser la voiture particulière par empêchement financier, technique ou réglementaire, la troisième fonction, elle est généralement ignorée ou bien simplement évoquée, car elle est difficile à évaluer, c'est-à-dire à prouver.

Dans un contexte marqué par une perte progressive de l'accessibilité aux centres urbains, même si très souvent des stratégies sont adoptées n'apportant une solution qu'à court terme, les transports collectifs s'imposent comme une alternative à la mobilité individuelle et donc un moyen de lutte contre les congestions au centre et comme moyen d'amélioration de la mobilité. Les transports en commun mettent en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes. Ils sont généralement accessibles en contrepartie de titres de transport (billets, tickets, cartes, etc.). Cependant, pour ce qui concerne les cars *''Ndiaga Ndiaye''* ou les mini-bus *''tata''* à Ziguinchor ou encore les *''toca toca''* à Bissau qui fonctionnent toujours de façon informelle, la contrepartie est un paiement direct par monnaie reçue par les apprentis ou le receveur ou à

[563] Ngom, (N), *op.cit*, p. 170.

''l'adjudenti'' comme on a l'habitude de les appelés au Sénégal ou en Guinée-Bissau. Les transports en commun sont organisés par le pouvoir public d'où la dénomination abusive de "transports publics". Et, d'aucuns pensent que les transports collectifs sont plus efficaces que les transports individuels en termes de consommation d'espace et d'énergie et le déplacement y est moins coûteux.

Ces dernières années ont été marquées par une crise assez aiguë des transports urbains dans la ville de Ziguinchor. Les temps de parcours ont ainsi augmenté ces trente dernières années, particulièrement pour les trajets ayant pour destination le centre-ville. Ziguinchor a été, ces dernières années, érigé en ville pilote des programmes internationaux de mobilité urbaine menés par la Banque Mondiale dans le cadre de programme de renouveau urbain comme PROMOVILLE. Les différents programmes d'ajustement structurel du secteur des transports et lettres de politiques en découlant ont ainsi repris les directives de ladite institution. Néanmoins, des réformes s'inscrivant dans un cadre affectant plus la place attribuée au secteur des transports sont menées par l'Etat.

Depuis l'année 2004, on a noté un important développement des infrastructures de transport au Sénégal en particulier à Dakar la capitale. Ce fait découle d'une politique infrastructurelle mise en œuvre par le Gouvernement dit de l'alternance (2000 à 2012). En l'espace de cinq ans, l'agglomération dakaroise a complètement changé de physionomie à cause de multiples interventions sur le réseau de transport. Ces réalisations sont faites dans le cadre de programmes tels que le PAMU, les grands travaux de l'état dans le cadre de l'OCI (construction, réhabilitation et élargissement de routes ; construction de ponts, d'échangeurs et de tunnel) et la construction de l'autoroute à péage et des projets connexes. Au niveau des services de transport, on peut citer la mise en circulation des minibus *''tata''* dans l'optique du renouvellement du parc des cars des transports en commun et le renforcement du parc de la société *Dakar Dem Dikk*[564].

L'offre de transport est ainsi examinée sous deux volets que sont :

- les infrastructures
- les services de transports collectifs.

Les infrastructures se résument à l'occupation du sol, c'est-à-dire l'analyse du réseau routier et des installations propres dont les plus importantes sont les têtes de ligne (routières et terminus). Au niveau des services de transport collectif, l'offre actuelle compte les minibus ''tata'', les taxis et les taxis collectifs appelés *"taxis clandos"*.

Dans cette étude, il est question d'analyser le service offert par les moyens de transports servant dans le transport collectif de personnes dans l'agglomération ziguinchoroise et ayant pour destination le centre de la ville.

[564] Ngom, (N), *op.cit*, p. 155.

Les infrastructures de transport sont constituées par l'ensemble des installations fixes qu'il est nécessaire d'aménager pour permettre la circulation des véhicules et plus généralement le fonctionnement des systèmes de transport. Sont généralement spécifiques à un mode de transport, et sont conçues pour permettre la circulation de certains types de véhicules plus ou moins diversifiés. Suivant les modes de transport utilisés, la liaison entre véhicules et infrastructures est plus ou moins étroite. Les extrêmes sont, d'une part le véhicule tout-terrain, presque totalement indépendant de l'infrastructure et d'autre part la cabine téléphonique entièrement liée à son infrastructure (câble porteur et câble tracteur). A la limite, l'infrastructure constitue la totalité du système de transport ; c'est le cas, par exemple, des canalisations destinées au transport de liquides, de gaz ou de produits pulvérulents, telles que les aqueducs et oléoducs dans certains pays. Les infrastructures sont généralement organisées en réseaux comportant des nœuds et des liens.

Le réseau routier est constitué de gares ou de terminus reliés entre elles par des lignes de minibus du GIE Sotrazig. Les infrastructures de transport sont un élément primordial pour garantir la liberté de déplacement des personnes et des biens, et pour assurer le fonctionnement et le développement de l'économie. Leur création, qui est une partie importante de l'aménagement du territoire, nécessite le plus souvent des investissements lourds. C'est ce qui explique le fait qu'elles soient le plus souvent prises en charge par la puissance publique, car les collectivités locales ne disposent pas de moyens suffisants pour le faire. Elles délèguent quelquefois pour des raisons de financement ou de savoir-faire la construction et l'exploitation à des agences comme l'AGEROUTE ou à des entreprises privées.

3.5.1. Une meilleur articulation entre l'urbanisme, le transport et la mobilité à Bissau et à Ziguinchor

Le transport est au cœur de l'aménagement du territoire, et cela, à toutes les échelles. Au niveau urbain, les plans de transport constituent des outils privilégiés de planification de la circulation à travers l'analyse de l'offre de transport et des mobilités en rapport avec les territoires urbains. Ils sont aussi élaborés pour impacter sur les axes préférentiels de croissance urbaine. Dans les villes d'Afrique au Sud du Sahara comme au Sénégal ou en Guinée-Bissau, les transports n'ont pas toujours joué un rôle déterminant dans l'étalement spatial d'autant plus que l'extension périphérique des espaces urbains incombe principalement à l'urbanisation. Comme nous l'avons déjà évoqué, à Bissau et à Ziguinchor, se sont considérablement étalées ces dernières années, et intègrent de nouveaux lotissements à la périphérie de la ville dans les extensions récentes comme Diabir à Ziguinchor, mais aussi de l'habitat irrégulier.

Bissau et Ziguinchor occupent aujourd'hui respectivement 7 700 ha et 900 ha où on note tous les problèmes que cela pose en termes de satisfaction des besoins de transport, de déficit de voirie et

de mobilité des citadins, notamment la frange la plus démunie vivant dans les zones urbaines sous-équipées et d'accès difficile pour les transports en commun motorisés. Il en résulte que les plans de transport prennent souvent du retard sur la croissance des villes, ce qui pose le problème de l'articulation entre transport et urbanisme. Pour rendre plus fonctionnelles les villes, il est une impérieuse nécessité de rendre performant le système de transport et de planifier le développement urbain. Ce n'est toujours pas le cas. Néanmoins, les plans de transport ont permis aux communes de prendre un certain nombre de décisions concrètes. A Bissau, il est mis en double sens avec une séparation en terre plaine la principale avenue commerçante reliant la périphérie Sud et le marché Central de Bandé pour désencombrer les alentours de la ville. Mais pour l'efficacité de telles mesures, il faudra élaborer des solutions plus globales qui passent par le déplacement des marchands ambulants occupant les trottoirs et la réglementation du stationnement. Des passerelles ont également été réalisées notamment au niveau du marché pour permettre une fluidité des transports.

A Ziguinchor, le plan de transport a mis un accent particulier sur la réhabilitation du pont Emile Badiane qui est le cordon ombilical entre la ville et celle de Bignona et constitue le principal axe de communication par voie terrestre pour rallier Dakar la capitale du pays. Au-delà des aspects organisationnels, l'adaptation de l'urbanisme aux transports et aux mobilités passe par la restructuration de l'habitat dans les quartiers irréguliers et la gestion économe de l'espace urbain. Lorsque, la planification urbaine fait défaut, dans ce cas, la restructuration urbaine s'impose. Les pouvoirs publics peuvent procéder aux déguerpissements avant la mise en place de nouvelles trames conformes aux normes d'urbanisme par la réorganisation du parcellaire, la sécurisation foncière par la délivrance des titres d'occupation et la construction d'équipements et d'infrastructures de base comme c'est le cas actuellement dans le quartier Kandialan dans le cadre du Programme PROMOVILLE. Depuis plus d'une décennie, cette politique de déguerpissement systématique prend un nouveau tournant.

La méthode du Bulldozer aux relents ségrégatifs amorcée pendant la colonisation est abandonnée. Les opérations de restructuration et de régularisation foncières sont devenues l'une des nouvelles orientations de la politique urbaine des autorités sénégalaises. Elle illustre bien des stratégies employées par l'Etat pour enrayer le phénomène des quartiers précaires. Pour éviter d'éventuels risques de tensions sociales, de frustrations et de résistances liées aux déguerpissements, le recasement et l'indemnisation sont les deux armes utilisées par les pouvoirs publics. Des sites appropriés et bien aménagés servent de point de chute aux déplacés même s'il peut exister çà et là des contestations liées à l'éloignement des terrains de substitution : c'est le cas du Plan *''Jaxay''* à

Dakar, de Ngalléle à l'est de Saint-Louis pour les déguerpis de Pikine et de Guet Ndar même si les déplacés sont indemnisés[565].

Donc, l'opération de restructuration est à la fois une urgence économique et sociale et un objectif de développement durable. Les mesures prises pour restructurer le quartier de Kandialan par exemple vont dans le sens de régulariser les familles déjà installées sur des terrains flottants. Les habitants expropriés sont indemnisés, et des terrains viabilisés et exondés leur sont attribués dans les zones de recasement. Les familles restées sur place sont régularisées, et les espaces irréguliers aménagés. Après ces travaux, les transports collectifs en particulier les taxis pourraient circuler aisément sans véritables contraintes à l'intérieur de Kandialan à des tarifs abordables et non-spéculatifs adaptés au niveau de vie de la grande masse pauvre. Le transport de matériaux lourds et la collecte et l'évacuation des ordures ménagères se font sans encombre. La réalisation de réseaux d'adduction d'eau potable et de l'assainissement pluvial devrait réduire les inondations dans la zone. Mais les mauvaises pratiques des populations toujours présentes risquent d'entraver en cas d'absence de suivi par les autorités locales la viabilité et la durabilité des infrastructures.

3.5.2. Le transport artisanal une alternative à un déficit de l'offre de transport publique satisfaisante à Bissau et à Ziguinchor

L'accélération du phénomène d'urbanisation observé ces dernières années dans les grandes agglomérations en Afrique n'est pas sans conséquence sur les comportements de mobilité. Selon le rapport du département des affaires économiques et sociales des Nations Unies, plus de la moitié de la population mondiale vivait en ville en 2015 (UN, 2015). Les projections démographiques prévoient pour 2030 une population mondiale de 8,2 milliards d'habitants, dont 6,9 milliards vivront dans les pays en développement et 3,9 milliards dans les zones urbaines. En Afrique, 1,3 milliards d'individus habitent en ville en moins de 30 ans, et 1,8 milliard vont migrer des campagnes vers la ville ou renaître en milieu urbain. L'UN-Habitats (2005) estime les taux de croissance urbaine de Nairobi à 7,7 %, Dar es Salam à 6,6 % et Harare à 5,9 %[566].

En Afrique, l'urbanisation est cependant non contrôlée et non planifiée par les pouvoirs publics, ce qui produit une différenciation fonctionnelle entre les quartiers centraux mieux équipés, mais sous peuplés et les périphéries qui concentrent la majorité des résidents. Le sous-équipement infrastructurel, la sous-administration, la dégradation de l'environnement urbain, et l'éclatement spatial apparaissent comme autant d'indicateurs. A Addis-Abeba par exemple, les populations habitant dans les quartiers périphériques moins loties en équipements et en emplois sont estimées à

[565] Faye, (D), *op.cit*. p. 220.

[566] Mfoulou Olugu, (J.P), Dysfonctionnement de l'offre de transport en Afrique : cas de Yaoundé, BAD, Document de travail n° 262, p. 2.

85 %, à Mogadishu 80 %, à Luanda 70 %, à Dar es Salam et Ouagadougou 60 %, et à Lusaka 50 %. Adolehoume et Bi Nagone illustrent ce phénomène à Abidjan, les quartiers centraux faiblement peuplés, assurent l'essentiel des emplois. Cette forme d'urbanisation crée un dysfonctionnement entre l'offre et la demande de transport, réduisant l'efficacité et la compétitivité du transport de masse, et favorisant l'offre de transport artisanal ou informel.

Dans beaucoup de pays d'Afrique subsaharienne comme au Sénégal, ces dernières décennies ont été marquées par le déclin des services publics de base particulièrement des réseaux urbains de transport. Jusqu'à la fin des années 1970, il existait des entreprises publiques dans les grandes villes africaines. Cela correspondait au rôle principal que jouait l'État dans plusieurs secteurs socio-économiques. La faillite dans ce secteur notée à partir des années 1990 dû à la crise économique et aux politiques d'ajustement structurel ont réduit les ressources des États. Les sociétés de transport ont commencé à éprouver des difficultés et ont progressivement été liquidées. Pour pallier la faillite du public, dans ce secteur, des capitaux privés ou des entreprises étrangères ont été sollicités à travers des sociétés d'économie mixte.

L'idée d'associer le privé dans la gestion des entreprises de transport urbain découle de la faillite de l'État, liée aux politiques d'ajustement structurel venant de la Banque Mondiale dans les années 90. Leurs effets sont les compressions budgétaires et la baisse des investissements, surtout à caractère social. De là, se développe l'idée selon laquelle l'État doit se mettre en retrait pour laisser la place à l'initiative privée dans les secteurs marchands. La mise en œuvre de la logique libérale dans la gestion des transports urbains en Afrique se caractérise par 3 points :

- la privatisation : l'État laissera volontairement la place aux opérateurs privés dans la gestion des transports, et la majorité d'entre eux sont des entreprises étrangères ;

- la professionnalisation des transporteurs : une tendance des États à organiser et à la réguler ce secteur, qui était majoritairement informel ;

- investissements privés dans les infrastructures : ce qui était un changement par rapport aux années 1970 où un ministère en charge des travaux publics construisait et entretenait les infrastructures routières, ferroviaires ou portuaires sous forme de régie. Exemple du Sénégal avec les plans d'ajustement structurel dans le secteur des transports.

- 1er plan (1991-1999) : les investissements privés multipliés par 4 dans les infrastructures ;

- 2eme plan (1999-2006) : les mêmes effets, mais plus appuyés à l'échelle locale, et portant sur le renforcement de l'existant, la formation, renouvellement du parc automobile ;

- 3eme plan (depuis 2007) : le privé continue d'être mobilisé à l'échelle tant locale, nationale, qu'internationale.

Les services publics de base particulièrement les réseaux urbains de transport marqués par une déficience des infrastructures, l'incohérence des politiques publiques de transport mise en œuvre

par rapport aux besoins des populations sont considérés comme l'un des maillons faibles des différentes politiques de développement menées depuis les premières années d'indépendance. Un fait dominant se dégage de l'histoire des transports urbains dans ces pays, l'apparition des transports collectifs par des acteurs de l'économie informelle, concurrents des grandes entreprises publiques. Une terminologie que Xavier Godard-Inrets récuse. Selon lui, le secteur informel correspondait à des activités de très petite taille avec peu de profit et peu de capital. Dans les transports, on n'est pas dans ce schéma-là sauf pour quelques activités particulières. Le mot informel est gênant, car il semble indiquer qu'il n'y a pas d'ordre. Il y a toute une partie qui est organisée. Il propose d'utiliser le mot de transport artisanal dans le sens où il y a un rapport à la propriété qui est très éclaté : un propriétaire de véhicule, un équipage avec chauffeur et receveur éventuellement. Le côté artisanal se réfère à la non-concentration des moyens de production par opposition aux entreprises qui, elles, concentrent des moyens de production et ont donc une organisation différente avec une spécialisation des tâches dans le fonctionnement d'ensemble[567]. La seule particularité de ce type de transport dans la mobilité urbaine est le fait qu'il est plus souple et moins cher et y joue le rôle, sans comparaison de tarif, de fréquence et d'organisation, du transport à la demande.

L'analyse du secteur informel à Bissau et à Ziguinchor est le reflet des autres villes en Afrique subsaharienne dans son contexte économique et socioculturel général. A Bissau et à Ziguinchor, l'économie dite informelle est une réalité qui va au-delà de l'économie. L'informel est dans presque tous les maillons de l'économie et échappe aux contrôles fiscaux, sociaux, et juridiques. Le secteur informel a été de fait, le principal moteur de construction des villes et de l'animation de la vie urbaine au Sénégal et en Guinée-Bissau. En dehors des quartiers modernes, les principales villes dans ces pays sont le fruit du travail d'émigrés ou de l'économie populaire qui bâtit les maisons, crée et transforme les produits agricoles, et même soigne (tradipraticiens). Le cas des transports urbains est un exemple de difficultés de régulation du secteur informel et de son intégration au processus de modernisation économique et sociale.

Ces transports sont informels du fait de la méconnaissance que l'on en a, et par les aléas qui caractérisent leur exploitation. Les exploitants évoluant dans l'informel dans le secteur des transports collectifs sont des unités individuelles : petits exploitants et/ou chauffeur propriétaire de taxis réglementaire ou taxis urbain en principe d'usage individuel qui se transforment par moments en taxi collectif (de plus en plus, qui s'activent dans la prise en charge de clients qui vont vers une même direction en fonction des places disponible), des taxis clandestin ou *''clando''*, micro-entreprises de transports. Ils ne tiennent pas pour l'essentiel de comptabilité par l'absence d'obligation fiscale et

[567] Godard-Inrets, (X), « *La complémentarité des modes de transport urbain au service du développement urbain périphérique* », Actes journée d'étude AdP 7 Septembre 2007-Mobilité et développement urbain, pp. 48-56.

possèdent un capital réduit. Les propriétaires de taxis réguliers qui s'activent dans ce genre de pratique sont dans la clandestinité, car disposant de licence d'exploitation et par conséquent doivent se conformer à la législation en vigueur. Mais les difficultés de la vie et leur pouvoir d'achat qui s'amenuise de jour en jour ont fait que la législation est bafouée au grand plaisir des clients qui vivent un calvaire en particulier pendant les heures de pointe. Cette pratique est notée aussi bien à Bissau qu'à Ziguinchor.

Le niveau de mobilité en Afrique se situe dans une fourchette de 3 à 4,5 déplacements par habitant par jour dans les grandes villes. En France par exemple, la moyenne est semblable, généralement de l'ordre de 4 déplacements selon les villes. Mais si la part modale des petits transporteurs artisanaux représente plus de 60 % à Abidjan et à Nairobi, elle est de plus de 90 % à Dakar, Dar es Salam et Harare. Alors que le pourcentage de ménages disposant d'au moins une voiture est de 13 % à Alger, 23 % au Caire, 25 % à Yaoundé, et 26,3 % à Istanbul, 42 à 75 % de déplacements se font en automobile : 42 % à Niamey ; 58 % à Ouagadougou ; 75 % à Douala[568].

Dans des capitales comme Bissau ou des villes du Sud comme Ziguinchor où les transports publics n'existent pas, les entreprises privées artisanales ou informelles ont occupé l'espace laissé vacant et le système tel qu'il fonctionne aujourd'hui génère d'importantes externalités. Il est étonnant de voir que certaines villes fonctionnent essentiellement avec les taxis motos : une grande majorité des déplacements est réalisée par ces derniers. C'est le cas à Cotonou (Bénin) ou à Ouagadougou (Burkina Faso). Mais il y a également une dynamique d'évolution des taxis moto à Douala (Cameroun) qui va être confortée par le fait qu'une industrie chinoise de la moto s'est installée à Douala. D'autres villes africaines comme au Nigeria et d'autres pays fonctionnent également avec des taxis moto. On les retrouve aussi dans certaines villes du Brésil et dans la plupart des grandes villes du Sénégal comme Kaolack, Fatick, Thiès, Diourbel, Kolda, Sédhiou ou Ziguinchor. Ce mode de transport alternatif n'existe pas encore à Bissau. Les seuls modes de transport urbain existant dans la capitale bissau-guinéenne sont les *''toca toca''* et les taxis collectifs.

Il y a beaucoup de facteurs qui expliquent le succès du taxi moto à Ziguinchor. Même s'il peut sembler archaïque, les taxis moto apportent un certain trait de modernité. Il apporte un service porte à porte très rapide. Il a d'autres inconvénients qu'il ne faut pas nier. A Ziguinchor comme dans la plupart des villes sénégalaises, les taxis moto communément appelés *''Jakarta''* ont vieilli depuis près de 10 ans le paysage du transport urbain. Les taxis moto cohabitent dans le paysage avec les taxis réglementaires et les taxis *''clando''*.

On entend par taxis clando les voitures appartenant à des particuliers et effectuant un transport payant de passagers à la demande. Ils sont difficilement identifiables sur le trafic et viennent

[568] Mfoulou Olugu, (J.P), *op.cit*, p. 2.

concurrencer les autres types de taxis réglementaires qui disposent des licences de taxi. Les tarifs sont inférieurs aux prix appliqués par les taxis réglementaires[569]. Ces taxis clandestins circulent dans toute l'agglomération ziguinchoroise. On les retrouve à certains points de regroupement pour desservir les quartiers dans lesquels les autres types de transport ne pénètrent pas, notamment en période hivernale. Ils pratiquent en quelque sorte le covoiturage.

Les *''taxis clando"* assurent le transport des populations les moins fortunées qui ne peuvent pas prendre un taxi réglementaire à l'intérieur de la ville.

La prolifération de ce moyen de locomotion au Sénégal date des années 80 avec la libéralisation de l'importation de voitures d'occasion en provenance d'Europe en général et en France en particulier. L'absence de sociétés nationales de transport à Ziguinchor comme *''Dakar Dem Dikk''*qui prend en charge les besoins de transport dans la ville, les difficultés économiques dues à la fermeture de certaines sociétés comme celles de l'industrie de crevette, la dévaluation du francs CFA de 1994 et les politiques d'ajustements structurelles imposé au Sénégal par la Banque Mondiale et les institutions de Bretton Woods dans les années 80, l'étalement urbain, la non uniformisation de la couverture de la desserte par les entreprises de transport en commun comme le GIE Sotrazig, l'état de la voirie qui, dans certains quartiers, ne permet pas la circulation des véhicules de transports collectifs et des taxis réglementaire, des problèmes de communication de l'intérieur des quartiers vers les grands axes d'échanges urbains, et l'augmentation de la demande en transport surtout en périphérie sont autant de facteurs qui ont permis le développement de cette activité de transport dite informel ou clandestin. Les propriétaires sont souvent des gens qui ont perdu leur emploi, des retraités, des expatriés ou des particuliers qui se lancent dans les affaires. Ils sont tenus soit par les propriétaires eux-mêmes ou par des chauffeurs recrutés par les détenteurs. Leur rôle est tout aussi important que les autres types de transport collectif dans la ville. Les *''taxis clando''* sont irrégulière car ils ne disposent pas de licence d'exploitation. Ils sont difficilement reconnaissables dans la circulation et leur parc (en croissance continue) difficile à évaluer en raison de son caractère clandestin.

En raison de la crise qui affecte le système des transports urbains à Ziguinchor, ce mode de transport a fini par s'imposer aux autorités. Ces taxis *''clando''* se localisent dans la banlieue proche et lointaine. Les tarifs pratiqués sont adaptés au pouvoir d'achat des usagers qui sont, en majorité, de revenu moyenne, voire faible. Cette adéquation entre la tarification et le pouvoir d'achat est rendue possible grâce au partage du coût de la course entre les différents occupants du véhicule. La tarification n'a pas de prix fixe et est négociée en fonction de la destination finale de chaque usager.

[569] Ngom, N, La problématique de la mobilité urbaine : l'accessibilité du centre-ville dakarois par le système de transport collectif routier, Thèse de doctorat de 3ème, Dakar, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Université Cheikh Anta Diop, 2011, p. 185.

Vu le rôle qu'ils jouent dans le transport urbain, ces taxis *'' clando''* sont dorénavant tolérés par autorités même si des contrôles permanents sont effectués par les agents de la circulation. Les *'' taxis clando''* permettent un service de proximité qui permet l'accès plus facile et à moindre coût aux quartiers populaires. Il y a donc une dimension sociale et urbanistique importante dans ce type de transport.

3.5.3. Le défis de bâtir un réseau national de transport moderne multimodal à Bissau

Le développement de l'ensemble du territoire bissau-guinéen est indispensable pour avoir un réseau national moderne de transport multimodal. Dans les villes comme Bissau où on n'a pas pas un accès massif à la motorisation, le développement périurbain s'est fait grâce au transport artisanal avec des véhicules appelés *'toca toca''* qui peuvent emprunter des voiries en mauvais état. Ce que ne savent pas faire les transports publics traditionnels du type autobus ou bus. En revanche, les taxis peuvent y aller également. Il y a une forte relation avec l'état de la voirie.

Pour pallier à cette situation, la Guinée-Bissau qui dispose d'un potentiel économique important sur l'ensemble de son territoire prévoit dans le cadre de la vision 2025, le développement de neuf pôles économiques répartis sur tout le territoire en s'appuyant sur la valorisation du potentiel agricole et agro-industriel, halieutique, touristique et minier du pays. La construction de cette nouvelle carte économique suppose cependant le développement d'un réseau national d'infrastructures modernes de transport pour relier les différents pôles et interconnecter les zones de production à celles de transformation, de commercialisation ou d'exportation. Il permettra également d'augmenter le commerce de la Guinée-Bissau vers les marchés régionaux, notamment vers la Guinée Conakry, le Mali et le Sénégal. Il permettra enfin d'assurer aux populations de la Guinée-Bissau des services de transports performants, favorisant aussi bien le développement urbain que rural.

Cela devra passer par l'élaboration d'un schéma directeur planifiant l'ensemble des investissements d'infrastructures qui est un pré-requis. Ce schéma directeur des infrastructures de transport sera réalisé en toute priorité en 2015-2016, et servira de cadre programmatique de l'ensemble des projets d'infrastructures de transport à réaliser d'ici 2025 pour bâtir un réseau national moderne de transport multimodal. La sélection et la priorisation des projets seront réalisées sur la base de critères intégrant notamment leur impact économique (désenclavement de pôles économiques, accès aux marchés nationaux et régionaux), leur impact social (meilleur accès aux services de santé, renforcement de la sécurité, réduction des inégalités territoriales) et leur impact environnemental/écologique. L'élaboration d'un schéma directeur des transports permettra également d'élaborer une stratégie de financement de ces projets, et ainsi de mieux piloter la mise en place de ce vaste programme d'infrastructures.

Un important programme routier sera réalisé selon les priorités définies par le schéma directeur. La réhabilitation et la construction d'infrastructures routières permettront l'émergence de nouveaux pôles d'activités économiques, l'augmentation du commerce transfrontalier et le désenclavement des zones difficiles d'accès, notamment dans le Sud. Le transport urbain sera également développé de façon à structurer des services logistiques privés, formels, à Bissau et dans les grandes villes. L'État, à travers les municipalités, favorise le développement d'une société de transport urbain à Bissau dans un premier temps, puis à Bafatá, Bolama, Babu et Cachéu. La définition d'une réglementation, le renouvellement du parc automobile, le renforcement des moyens de prévention et de contrôle des risques seront des préalables importants à la promotion de cette offre de transport privée.

Conclusion

Les transports sont essentiels dans notre vie quotidienne (pour se former, aller au travail ou retrouver un emploi, se soigner, etc.). Le secteur joue un rôle primordial dans le processus de développement économique et social d'un pays. Ce qui explique qu'il occupe de nos jours une place importante dans les politiques publiques à Bissau et à Ziguinchor. Cette importance se manifeste tant du point de vue du volume de financement accordé aux investissements dans le secteur qu'à la diversité des intervenants publics et/ou privés. Aujourd'hui, la politique des transports n'est plus adaptée aux réalités des pays en Afrique subsaharienne, aux besoins et aux attentes des populations, notamment ceux les plus éloignés des centres-villes, des quartiers défavorisés, des couches sociales les plus démunis, des personnes vivant avec un handicap ou des personnes à mobilité réduite. Le manque de lignes de transports dans certains quartiers de Bissau ou de Ziguinchor crée un sentiment d'injustice et une forme d'assignation à résidence aux résidents des zones non ou mal desservis.

De là émergent d'autres types et d'autres formes d'organisation du transport qui sont des formes de réponses au déficit de transport et qui émanent des cultures locales et qui sont appropriées intuitivement par les populations. C'est le cas des taxis *''clando''* ou des motos *''Jakarta''*.

L'analyse de la situation de la mobilité et du transport y a mis en évidence l'inadéquation entre l'offre et la demande de transport dans un contexte socio-économique marqué par la pauvreté. Bon nombre de gens dans ces deux villes connaissent des difficultés pour satisfaire leur besoin en mobilité et transport au quotidien. Ils sont régulièrement soumis à des conditions de transport précaires. Alors que les questions de développement durable sont considérées comme majeures dans les politiques publiques et les orientations du développement urbain, les indications à la mobilité durable restent timides au Sénégal et en Guinée-Bissau du fait du laxisme dans l'action publique.

A Bissau et à Ziguinchor le secteur de mobilité et de transport connaît beaucoup de manquement. Cela est dû à des carences aiguës au niveau de l'offre et des infrastructures de transport

qui se manifestent par un réseau défectueux et un parc automobile vétuste qui a pour corollaire la pollution de l'air. C'est du moins ce qui ressort de cette analyse de la mobilité et du transport à Bissau et à Ziguinchor. Les comportements des acteurs en matière de mobilité ne font pas vraiment apparaître d'inflexion en faveur de la durabilité et de l'équité sociale. Le résultat se traduit par une planification insuffisante des moyens de transport, des infrastructures vétustes ou inexistantes, des quartiers peu accessibles notamment en saison des pluies, peu de place à la mobilité douce, une absence totale de pistes cyclables et une absence totale d'aménagement adapté pour permettre aux personnes vivant avec un handicap de se déplacer.

Pour corriger ces insuffisances, d'importants projets structurants sont en cours dans les différents secteurs et sous-secteurs des transports urbains à Bissau et à Ziguinchor. La réalisation de l'ensemble de ces projets structurants devrait contribuer à une amélioration significative de la mobilité des personnes et des échanges commerciaux à Bissau et à Ziguinchor. L'absence d'un système d'information statistique intégrée du secteur des transports constitue une limite dans la prise en charge correcte de l'ensemble des défis auxquels le secteur de la mobilité et du transport fait face aussi bien à Bissau qu'à Ziguinchor. S'y ajoutent les difficultés de se déplacer pour les personnes à mobilité réduite. Même si au Sénégal par exemple, le droit à la mobilité et du transport des personnes vivant avec un handicap est au cœur de la loi d'orientation sociale comme il est clairement établi en son Chapitre IV, article 31[570] et 33[571].

Par personnes handicapées, on entend toutes les personnes qui présentent des incapacités physiques, mentales, intellectuelles ou sensorielles durables dont l'interaction avec diverses barrières peut porter atteinte à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité[572]. Il y a aussi les aveugles ou malvoyants, les personnes en surpoids, les personnes âgées, les parents avec poussettes, les femmes enceinte ou encore les personnes transportant des paquets lourds et encombrants. Leur besoin de transports doit être pris en compte de manière spécifique. Réserver des places dans les moyens de locomotion aux personnes vivant avec un handicape ne suffit pas pour répondre aux besoins de mobilité de cette couche de la population. Pour prendre ces voitures, il faut d'abord avoir accès aux arrêts ou aux stations des *''tata'* ou *''toca toca''*. Les infrastructures routières

[570] L'Etat, les Collectivités locales et les Organismes publics et privés ouverts au public, adaptent, chacun dans son domaine, et selon les critères internationaux d'accessibilité, les édifices, les routes, les trottoirs, les espaces extérieurs, les moyens de transports et de communication, de manière à permettre aux personnes handicapées d'y accéder, de s'y déplacer, d'utiliser leurs services et de bénéficier de leurs prestations.

[571] Les moyens de transports collectifs, publics ou privés, urbains ou interurbains, routiers, ferroviaires, maritimes ou aériens doivent être accessibles aux personnes handicapées pour les places qui leur sont réservées.
Des indications y sont obligatoirement signalées par le sigle international des personnes handicapées.

[572] Article premier de la Loi d'orientation sociale n° 2010-15 du 6 juillet 2010 relative à la promotion et à la protection des droits des personnes handicapées (Sénégal).

ne répondent pas aux normes requises. Car l'état de la chaussée est impraticable pour ces personnes à mobilité réduite surtout en période hivernale.

Pour répondre aux besoins de ces groupes sociaux exclus dans la planification de la mobilité à Bissau et à Ziguinchor, l'offre de transport doit être repensée et adaptée. Il s'agit là de proposer un système de mobilité et de transport où aucun quartier ne soit mal desservi, ni aucun groupe social ne se sent lésé. Les réponses peuvent venir d'une meilleure offre de transport en commun aussi bien quantitative que qualitative comme ce qui est entrain de se faire à Ziguinchor avec le remplacement des anciens véhicule *''Niagua Ndiaye''* et mini-car dans le paysage urbain, une meilleure coordination des différents acteurs du secteur, par une meilleure organisation des propriétaires des véhicules de transport en GIE à l'image du GIE Sotrazig, par une meilleure organisation de système de transport à la demande plus souples et mieux adaptés à certains quartiers moins denses et difficile d'accès comme les motos *''Jakarta''*.

Malgré toutes ces difficultés, il existe des raisons de croire que le secteur de la mobilité et du transport urbain à Bissau et à Ziguinchor peut réellement s'inscrire dans une logique de durabilité, ces villes présentent de réelles potentialités de développement que seule la volonté politique des décideurs peut faire émerger.

Chapitre 16: Gestion des ordures à Bissau et à Ziguinchor

Introduction

Les villes de Bissau et de Ziguinchor sont confrontées à des problèmes environnementaux dus en partie à une mauvaise gestion des ordures qui constituent une menace pour la santé et le bien-être de la population. Malgré les efforts fournis jusque-là par le gouvernement sénégalais et bissau-guinéen à travers de nombreux programmes et projets mis en œuvre, les problèmes posés par une gestion efficiente dans ces villes à l'instar d'autres villes en Afrique subsaharienne restent entier. Les municipalités rencontrent d'énormes difficultés dues en partie au manque de moyens financier, à l'insuffisance de coordination et à l'incohérence des actions menées. L'amélioration du cadre de vie est au cœur de toute politique de développement. La question de l'assainissement, notamment la gestion des ordures, est souvent laissée à l'attention des décideurs locaux et nationaux. Cette situation a entraîné l'obsolescence des structures techniques et des lacunes dans les compétences techniques nécessaires pour faire face aux problèmes des ordures de manière adéquate, sans oublier les coûts prohibitifs.

Il existe au Sénégal et en Guinée-Bissau des problèmes d'efficacité et d'efficience en matière de gouvernance urbaine qui est devenu un problème public[573]. C'est la raison pour laquelle il s'avère impérieux de disposer de politique nationale de gestion des ordures qui sert de cadre de référence pour l'ensemble des acteurs concernés. Cela permet d'harmoniser les approches, de fédérer les énergies et de susciter le soutien des partenaires techniques et financiers. La gestion des ordures à Bissau et à Ziguinchor est à considérer dans un contexte de changement des modes de vie et de consommations des populations, d'urbanisation extensive, et de croissance démographique qu'il faut prendre en compte dans l'élaboration des politiques de gestion des déchets pour permettre à toute personne de vivre dans un environnement sain.

1. Le cadre institutionnel, législatif et réglementaire de la gestion des ordures à Bissau et à Ziguinchor

La gestion des ordures est un défi majeur au Sénégal et en Guinée-Bissau. Le stockage, le traitement et la valorisation des ordures sont des pratiques courantes dans les pays développés, mais pas dans les pays en développement. Ceci est lié à l'absence de conventions internationales dans le domaine de la gestion des ordures ménagères. La législation internationale en matière de gestion des déchets ne s'intéresse qu'à certains types de déchets. La grille de lecture varie selon que l'on soit dans les

[573] Chalot, (F), De l'amont vers l'aval : l'émergence d'une véritable filière de gestion des déchets adaptée aux villes africaines, Gestion durable des déchets et de l'assainissement urbain, Ministère des Affaires Etrangères, Programme Solidarité Eau, Paris, 2000, p. 45.

pays développés ou dans les pays sous-développés. Il convient donc de tenir compte du contexte institutionnel, législatif et socio-économique qui est différent d'un pays à l'autre.

Sur le plan législatif et réglementaire, peu de législations ou règlements en matière de gestion des déchets urbains sont élaborés. C'est pourquoi dans les pays industrialisés et développés, chaque pays dispose d'une sorte de responsabilité dans ce domaine. Les textes législatifs et réglementaires concernent, de manière générale, les déchets dangereux (Convention de Bâle sur les déchets dangereux, ratifiée le 5 octobre 2001) et leurs transports (Convention de Bamako sur l'interdiction de transfert des déchets dangereux en Afrique, signée en 1990) ou les polluants organiques persistants (Convention de Stockholm sur les Polluants Organiques Persistants (POPs) avec pour objectif la protection de l'environnement et la santé des populations contre les effets des POPs, signée le 23 mai 2001 à Stockholm.

Au Sénégal, la prise en compte de l'environnement dans les politiques publiques devient effective en 1979 avec la création du Département de l'Environnement au ministère de l'Urbanisme et de l'Habit. Ce changement se concrétise avec la loi du 28 janvier 1983 portant le Code de l'Environnement promulgué en janvier 2001 (son décret d'application n° 282 signé en avril 2001), et les codes sectoriels, normes et arrêtés complétant cet arsenal juridique. Le Code de l'Environnement régit la gestion des déchets à travers les chapitres 3 et 5 de son Titre 2 intitulé « Prévention et lutte contre les pollutions et nuisances », son Titre 3 sur la protection et la mise en valeur des milieux récepteurs et le Titre 4 traitant des sanctions et dispositions diverses.

Le Code stipule en son article 30 que les déchets doivent être éliminés ou recyclés de manière écologiquement rationnelle. Il fixe aussi les responsabilités en matière de gestion des déchets à travers l'article L 31 qui dit que « Toute personne, qui produit ou détient des déchets, doit en assurer elle-même l'élimination ou le recyclage ou les faire éliminer ou recycler auprès des entreprises agréées par le Ministère chargé de l'Environnement. A défaut, elle doit remettre ces déchets à la Collectivité locale ou à toute société agréée par l'État ... » et l'article L 32 qui dit en substance que les Collectivités locales et les regroupements constitués assurent l'élimination des déchets des ménages et ceux autres que ménagers, éventuellement en liaison avec les services régionaux et services nationaux de l'État, conformément à la réglementation en vigueur.

La loi n° 96-07 du 22 mars 1996 et du décret n° 1134 du 27 décembre 1996 portant le transfert de compétences aux régions, communes et communautés rurales, charge les Collectivités locales de gérer les déchets ménagers dans les limites de leur territoire. De plus, le Code de l'Environnement prévoit les conditions dans lesquelles les déchets doivent être traités ou recyclés à travers ses articles L 33, 34, 36, 37, 41, et 42 qui, entre autres conditions, interdisent les dépôts sauvages, l'immersion, l'incinération ou l'élimination par quelques procédés que ce soit, des déchets dans les eaux continentales, maritimes, ou fluvio-maritimes, sous juridiction sénégalaise. L'enfouissement dans le

sous-sol ne peut être opéré qu'après autorisation du ministère chargé de l'Environnement qui fixe des prescriptions techniques et des règles particulières à observer. De même les articles du Titre 3 sur la protection et mise en valeur des milieux récepteurs réglementent aussi la gestion des déchets sur le territoire national. Ce Titre comporte quatre chapitres portant sur la pollution de l'air, des eaux, sur les odeurs incommodantes, la pollution et la dégradation des sols et du sous-sol. Il sert de cadre de référence aux législations et réglementations sectorielles en cours de révision.

Bien que les législations des pays en développement prévoient des dispositions dans le but d'accompagner les municipalités dans la gestion des déchets urbains, il existe des difficultés liées aux contextes socio-économiques. La loi n° 72-52 du 12 juin 1972 portant Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères (TEOM) a été mise en place au Sénégal pour donner des moyens financiers aux Collectivités locales dans la gestion des déchets. Cette même loi fixe le taux et les modalités d'assiette et de perception de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères. Ce taux est fixé au maximum à 6 % dans la commune de Dakar et à 5 % dans les autres communes du Sénégal. Mais malgré la perception de la TEOM, les Collectivités locales sont confrontées à des problèmes financiers pour mettre en place un système efficace de collecte et de traitement des ordures. D'ailleurs, le nombre d'inscrits à la TEOM est limité. Le système de recouvrement semble être adapté au contexte socio-économique et culturel.

Cette situation ne fait qu'encourager le mode de gestion par la mise en décharge, soit « sauvage », soit contrôlée. Pour mieux encadrer cette mise en décharge, le décret n° 74-338 du 10 avril 1974 portant évacuation et dépôt des ordures ménagères insiste beaucoup sur les procédés d'élimination et de mise en décharge. Il fait cependant abstraction de la valorisation des déchets solides urbains qui, pourtant, semble devenir une nécessité aujourd'hui. C'est pourquoi la loi n° 2001 du 15 janvier 2001 qui porte sur le nouveau Code de l'Environnement, et son décret d'application n° 2001-282 du 12 avril 2001 ont insisté sur l'obligation de gérer « écologiquement et rationnellement » les déchets, sur la responsabilisation des personnes physiques et morales et sur le renforcement du contrôle des déchets toxiques. Cela étant dit, cette loi ne définit pas les critères selon lesquels un déchet est écologiquement et rationnellement géré. Toutefois, la mondialisation écologique est loin d'uniformiser les politiques environnementales dans le secteur de la gestion des déchets même s'il faut reconnaître la tendance de fond vers la valorisation multiforme.

2. Classification des ordures à Bissau et à Ziguinchor

La connaissance de la nature des déchets et de leur composition est le meilleur moyen pour bien gérer les déchets solides urbains. Elle permet de mieux planifier les outils de collecte, de traitement et de leur gestion. La composition des ordures varie selon qu'ils proviennent des zones résidentielles (les

habitations), commerciales (les marchés), structures hospitalières ou industrielles. Ils peuvent également provenir du balayage des voies et travaux publics. Pour les déchets qui proviennent des habitations, ils varient en fonction de leurs zones de provenance en fonction des quartiers de bas, moyen ou haut standing de vie. Cette différenciation des zones d'habitat, des zones industrielles, commerciales ou hospitalières permet de planifier la gestion des déchets pour les recyclages.

Les ordures ménagères sont généralement détruites ou générées dans les ménages, tels que les restes de nourriture ou de préparation des repas, objets ménagers, journaux et papiers divers, emballages métalliques de petite dimension, bouteilles, emballages papier ou plastique, chiffons et autres résidus textiles, etc. On y inclut également les déchets végétaux provenant de l'entretien des jardins, des cours, etc. Bien souvent, on assimile aussi aux déchets ménagers d'autres détritus dans la mesure où ils sont de nature similaire aux déchets des ménages et produits par des individus dans des proportions relativement proches. On peut citer par exemple les déchets des bureaux, des commerces, de l'artisanat, des administrations, des halles, des foires, des marchés, des collectivités telles que les cantines, de l'entretien des espaces verts et des voiries ainsi que tous les objets et cadavres des animaux domestiques ou non abandonnés sur la voie publique. Cette énumération exclut formellement les déchets de chantiers de construction et de travaux publics (déblais, gravats, décombres, débris, etc.).

Les déchets industriels, notamment les encombrants métalliques, les produits toxiques ou dangereux et commerciaux ne satisfaisant pas aux critères cités plus haut, les déchets hospitaliers et autres objets susceptibles de véhiculer des pollutions bactériologiques ou médicamenteuses ; tous les déchets qui, en raison de leur encombrement, de leur poids ou de leur nature, ne pourraient être chargés dans les véhicules de collecte. On distingue habituellement deux fractions dans les ordures ménagères :

- les déchets biodégradables comprennent les matières qui peuvent être dégradées par l'action de micro-organismes en un laps de temps déterminé : il s'agit entre autres des végétaux, des déchets alimentaires, des fruits, des produits cellulosiques et les plastiques biodégradables ;

- le déchet inerte comprend les matières qui ne peuvent être dégradées par l'action de micro-organismes en un temps court déterminé : on a le verre, la pierre, la céramique, les plastiques non biodégradables, les textiles synthétiques, le caoutchouc, etc. Ce type de déchet apporte plus de nuisance que de pollution chimique, les contaminants sont des matières qui relâchent des composés chimiques comme par exemple des métaux lourds dans le milieu et qui ne sont pas ou peu biodégradables. Il s'agit des batteries, des métaux non ferreux, des solvants, des peintures, des huiles, des encres, des matériaux comme le plâtre contenant des sulfates, etc.

3. Le système de gestion des ordures à Bissau et à Ziguinchor : de la pré-collecte à la mise en décharge finale

Pour qu'un système de collecte des déchets soit efficace, il faut avoir une idée précise sur les types de déchets et la quantité de déchets à collecter pour assurer leur prise en charge dans le système de pré-collecte et leur acheminement vers la décharge finale. Cela est d'autant plus important que cela permette de déterminer, en aval, l'organisation de la gestion des ordures de la phase pré-collecte à leur transport à la décharge finale. Pour le moment, il n'existe pas d'infrastructures modernes (centre d'enfouissement ou de traitement pour une gestion durable des déchets solides urbains) à Ziguinchor et à Bissau.

La quantité des ordures à Bissau et à Ziguinchor collecté varie quotidiennement en fonction du niveau de vie des populations, des modes de consommation, des mouvements des populations, du lieu de résidence, de la saison, des périodes de vacances ou de fêtes, des fins de semaine, etc. Elle peut être exprimée en fonction du poids ou de son volume, seul le poids constitue une donnée précise et facilement mesurable. En 2017, la production de déchets solides urbains à Bissau était de 5 663 tonnes[574]. En 2020, ce tonnage a presque quadruplé sous l'effet d'une population urbaine qui à plus que doublé (884 534 hbts en 2019). Les effets combinés de la croissance démographique, d'une forte migration des ruraux et des populations qui viennent des autres villes de la Guinée-Bissau font que la production des ordures, atteint des proportions qui dépassent la capacité de gestion de la Municipalité.

Quant à la ville de Ziguinchor, la production de d'ordures était de l'ordre de 1 690 tonnes en 2017[575]. Ce chiffre augmente depuis (46 800 tonnes en 2020) du fait de la croissance démographique, de l'afflux de centaines de migrants venus des campagnes, des autres villes de la région naturelle de la Casamance, mais aussi des pays limitrophes comme la Gambie et la Guinée-Bissau. Cette situation, notée à Bissau et à Ziguinchor, n'est pas l'apanage de ces deux villes. C'est le mal le plus partagé en Afrique subsaharienne, d'où la nécessité de trouver des méthodes de gestions durables pour la prise en charge des ordures.

Plusieurs autres acteurs interviennent dans la gestion des ordures à Ziguinchor et à Bissau.

- la Direction Régionale de l'Environnement et des Établissements Classés (DREEC) : c'est le service qui sonne l'alerte et s'attribue le défenseur de l'environnement et du cadre de vie des populations[576]. Elle a en charge l'exécution, au niveau régional, de la politique du gouvernement en matière de protection environnementale et de lutte contre les pollutions et les nuisances. A ce titre, elle met en œuvre tous les moyens permettant d'assurer le contrôle des pollutions et nuisances, de

[574]Câmara Municipal de Bissau, 2011.

[575] Aliou Diémé, Agent Voyer de la mairie de Ziguinchor, entretien réalisé le 14 Août 2017.

[576] Khadim Niass, Chef de la Division Régionale de l'Environnement et des Établissements Classés de Ziguinchor, entretien réalisé le 14 Août 2017 à Ziguinchor.

suivre les activités des services intervenant dans le domaine de l'environnement et d'élaborer les textes législatifs et réglementaires concernant l'environnement.

- le Service Régional de l'Hygiène (SRH) : s'occupe du suivi de la mise en œuvre au niveau régional de la politique nationale de l'hygiène et de la salubrité. Il est constitué d'agents assermentés qui contrôlent la bonne application des dispositions du code de l'hygiène au niveau central et déconcentré. Le SRH œuvre également dans la sensibilisation pour les populations sur des questions de salubrité et opère spontanément des prospections au niveau des domiciles. Il effectue aussi des contrôles sur les nuisances sanitaires causées par certaines installations comme pour l'entretien de la décharge d'Enamport ou au niveau des dépôts sauvages des ordures dans la ville.

- la mairie s'active à travers les compétences qui lui sont transférées dans le cadre de la prise en charge des déchets, les Associations Sportives et Culturelles (ASC), les groupements de femmes, les chefs de quartiers, les ONG.

A Bissau, la gestion des ordures est confiée au Câmara Municipal qui sollicite l'appui d'autres acteurs privés qui interviennent à différents niveaux. Parmi les acteurs il y a aussi les populations elles-mêmes, les associations de quartiers, les groupements des femmes, et des ONG. Le *Tableau 15* est un récapitulatif du rôle des différents acteurs intervenant dans la gestion des ordures à Bissau et à Ziguinchor.

Tableau 15: Rôle des acteurs dans la gestion des ordures à Bissau et à Ziguinchor

Acteurs	Rôles	Responsabilités
Secteur public	-Délivrance des autorisations d'intervention, -Sensibilisation, dissuasion des populations, répression si besoin, -Évacuation des déchets des dépôts de transit vers la décharge finale, -Appui technique au secteur privé, Entretien et maintenance des décharges, -Élaboration et mise en application des textes réglementaires sur la gestion des déchets, -Sensibilisation, éducation de la population.	-Service de tutelle, -Coordination des actions d'assainissement de la ville, -Veille à l'application des textes et lois -Répression si besoin.
Secteur privé	-Ramassage des déchets urbains, -Sensibilisation, éducation des populations, -Suivi et évaluation des activités de ramassage -Création d'emplois.	-Offre d'un service de qualité aux abonnés, Respect des engagements vis-à-vis des partenaires (populations et municipalité).
Secteur informel	-Sensibilisation, éducation des populations, -Ramassage des déchets urbains, -Revente des recyclages et réutilisables.	-Diminution des gisements de déchets entrant en décharge.
Populations	-Mise en poubelles des déchets devant leurs concessions, -Participation aux activités de salubrité et d'hygiène du quartier, -Sensibilisation et information.	-Respect des conditions de mise en poubelle, -Paiement des redevances et taxes, -Respect des normes d'hygiène public, -Paiement des taxes mensuelles.
Groupements de femmes et Associations Sportives et Culturelles	-Organisation des rencontres, -Sensibilisation et information dans les rues et les concessions.	-Sensibilisation, -Veille à la sauvegarde de l'environnement.
ONG	-Appui technique et financier, -Mise en relation avec d'autres partenaires, -Appui pour le suivi et l'évaluation.	-Aide à l'assainissement.

(Source : Gomis, E.N, 2019)

Comme dans la plupart des pays en développement, la prise de conscience en matière de gestion des ordures à Bissau s'est largement inspirée des politiques mondiales de Protection de l'Environnement, concrétisées en Afrique par la création de ministères de l'Environnement ou de structures équivalentes dans les années 90. C'est pourquoi les différents textes appliqués en la matière sont orientés suivant les principes de la décentralisation. Rares sont les pays en voie de développement qui ont une législation spécialement dédiée aux déchets urbains. Dans certains pays où la réglementation existe, elle est aujourd'hui dépassée du fait de la faible fréquence de révision.

Gérer les ordures, c'est chercher à en produire moins, ensuite, c'est valoriser les matières qu'ils contiennent, et enfin, c'est les éliminer de manière sûre pour l'environnement. Comme exemple dans le mode de gestion des ordures : on a le conditionnement, la collecte, le transport, l'évacuation et la décharge finale (contrôlée ou sauvage). A l'instar des pays développés et industrialisés, il existe une combinaison de différents modèles de gestion des déchets urbains dans les pays sous-développés. La principale caractéristique est que la majeure partie de la gestion des ordures dans les villes africaines se fait par concession sans exclure la possibilité de revenir à la gestion en régie.

Le défi de la gestion en régie est de trouver des solutions aux difficultés financières et matérielles qui minent souvent la gestion des ordures. La gestion en régie (c'est-à-dire publique) est du ressort des mairies qui ont la compétence juridique de la gestion des ordures. Il n'y a pas d'intermédiaires entre les élus locaux et les citoyens. Les employés municipaux se chargent directement de la gestion des déchets. La responsabilité de la mairie est entièrement engagée. Ainsi, un budget communal est prévu pour la gestion en régie. Dans les pays développés, la gestion des ordures est généralement partagée entre le secteur public et le secteur privé. La TEOM constitue une source de financement pour les Collectivités locales. En 1986, la TEOM concernait 145 000 communes, soit 42 millions sur près de 56 millions d'habitants en France[577].

Un second cas de figure de la gestion des déchets est celui de la gestion privée qui peut se faire sous diverses formes. D'une part, cela peut se faire par contrat avec un opérateur payé directement par la mairie qui supervise l'exécution des tâches. C'est des contrats d'un an en général signés avec des opérateurs privés qui collectent et acheminent les ordures à la décharge finale. Bissau bénéficie d'un appui financier dans le cadre du Programme d'Action Social et Infrastructure (PASI), ce qui permet aux autorités municipales de déléguer le service de collecte des déchets à des entreprises privées la Seabra jusqu'à une période récente. Mais sous l'emprise d'une forte dette que la municipalité ne peut plus honorer, la Seabra se retire laissant la tâche à la mairie qui dispose de peu de moyens pour satisfaire une forte demande. A partir de ce moment beaucoup de décharges sauvages jonchent toute la ville de Bissau *(Photo 17).*

[577]Tounkara, (S), *op.cit*, p. 104.

Photo 17: Décharges sauvages dans les rues de Bissau : le quartier de Bairro Ajuda II à gauche et Antula à droite

(Source : Gomis, E.N, 2018)

La mairie peut aussi déléguer la gestion des ordures par franchise à une société prestataire qui garde une exclusivité sur une ou des zones en laissant le droit à la mairie de fixer le tarif du service fourni aux citoyens. C'est ce système qu'on a à Ziguinchor. Le fait qu'il n'existe pas pour le moment une unité de transformation des ordures à Ziguinchor le système existant se limite simplement à collecter les ordures et les achemine à la décharge finale (Enamport à Ziguinchor et Antula à Bissau).

Dans le premier de cas de la gestion privée des déchets connus aussi sous la terminologie anglaise « contracting out » ou le terme français de « faire faire », il s'agit pour l'entreprise privée de répondre à un appel d'offres dans le but de décrocher un contrat de collecte des ordures pour une durée déterminée.

Les deux autres modèles de gestion privée sont la « concession » et la « concurrence ». Le premier donne un accès exclusif de l'opérateur privé au marché des déchets. Il est payé directement par les usagers. Alors que le second fait intervenir un autre opérateur privé sur le marché de la gestion des déchets, moyennant le paiement d'une licence délivrée par la mairie. L'entreprise concessionnaire n'est plus la seule à intervenir et les barrières géographiques liées à la franchise sautent pour laisser libre cours à la loi du marché. Cette formule est répandue dans les pays comme les États-Unis et le Canada pour la collecte des déchets institutionnels, commerciaux et industriels. De manière générale, le choix de la gestion privée des déchets sous ses différentes formes semble l'emporter auprès des municipalités en Afrique pour des raisons le plus souvent financières, mais aussi d'efficacité et de rentabilité avec la concurrence.

Aujourd'hui, le système de gestion des ordures à Bissau et à Ziguinchor consiste en la collecte, le transport et la mise en décharge finale. Le système de collecte des ordures à Bissau est récent. Il a été mis en place par les autorités municipales juste après le conflit politico-militaire de 1998. Il comprend trois phases : la phase pré-collecte (*Photo 18*) (apport volontaire ou porte à porte), la

collecte et la mise en décharge. Bien que la phase pré-collecte couvre seulement quelques quartiers de la ville, elle constitue la première phase dans la gestion des déchets dans la ville. C'est une opération qui consiste à ramasser les ordures de leurs sources de production au point de collecte.

Photo 18: Système de pré-collecte porte à porte effectué par la mairie dans le quartier de Q.G à Bissau

(Source : Gomis, E.N, 2018)

Le porte à porte permet comme avantage de pallier la défaillance et l'état des routes qui ne permet pas aux camions d'accéder à certaines zones pour la collecte. Les déchets sont donc pris en charge depuis les ménages par des collecteurs à bord de brouettes (*Photo 19*) ou de charrettes par des agents de la mairie. Dans le cas de l'apport volontaire, les déchets sont acheminés par les populations, à l'aide de poubelles, seaux, sachets, vieux récipients, brouettes, etc., vers un point de collecte situé à une distance proche des habitations.

Photo 19: Système de pré-collecte du porte à porte à l'intérieur des quartiers de Quelélé à Bissau
(Source : Gomis, E.N, 2018)

La phase de collecte est assurée par la mairie et elle consiste en un ramassage des ordures des points de collecte le plus souvent improvisés par les populations à leur acheminement à la décharge finale. Ce ramassage ne se fait que dans les zones dotées d'un réseau de voiries en bon état et accessible aux véhicules de collecte. Aujourd'hui, dans ces zones où le ramassage ne se fait pas et où on ne dispose pas de points de collecte dédiés, les populations vivent avec les ordures. Le seul moyen de s'en débarrasser est soit de les brûler, soit de les enfouir, ou encore de les jeter à la rue devant les portes des maisons. Cette pratique leur permettait de remblayer les ravins causés par l'érosion hydrique des eaux de ruissellement des fortes pluies.

L'acheminement des déchets à la décharge finale d'Antula (*Photo 20*) est assuré par la mairie et des entreprises privées qui disposent de moyens de transporter les ordures. Le transport se fait en camions, porte conteneur, tracteurs, etc. La mairie ne dispose pas des moyens adéquats pour assurer cette tâche, car les déchets ne sont pas couverts avec des bâches de protection lors de l'acheminement. Ils sont dispersés le long du chemin par le vent.

La particularité à Bissau est qu'elle ne dispose d'aucune décharge intermédiaire. La décharge finale d'Antula est la seule décharge fonctionnelle dans la ville. C'est une ancienne carrière située à 5 km du centre-ville, juste à côté du cimetière et dans une zone marécageuse où les populations pratiquent la riziculture. La décharge reçoit tous les types de déchets produits dans la ville (déchets biomédicaux, industriels, boues de vidange, etc.).

Photo 20: La décharge finale d'Antula à Bissau
(Source : Gomis, E.N, 2018)

En plus des problèmes financiers dont souffre la municipalité de Bissau, d'autres réalités comme une voirie déficiente rendent le ramassage des ordures plus difficile. Le réseau viaire de la ville est constitué de voies primaires, secondaires et tertiaires. Certaines ne sont pas revêtues et d'autres se trouvent dans un état de dégradation très avancé. Cette situation se lie à travers les nombreux problèmes d'accessibilité dans les quartiers qui souffrent de la carence d'infrastructures adaptées pour un accès facile des véhicules. Les quelques voies qui existent sont soit des voies carrossables ou piétonnes soit des pistes avec des impasses dont l'accès n'est possible qu'à pied. La voirie, dans ces conditions, constitue un grand problème pour le ramassage, surtout pendant l'hivernage où les voies sont impraticables donc pas de ramassage.

A Ziguinchor, le système consiste aussi à collecter les ordures et les acheminer à la décharge finale d'Enamport. Des camions *(Photo 18)*, des tricycles *(Photo 22)* et des charrettes *(Photo 23)* sont mis en place pour le ramassage des ordures à partir des points de transit et les acheminer à la décharge. Pour rappel, à Ziguinchor ce sont des ânes qui sont utilisés et non les chevaux, car à cause de la présence de la mouche Tsé-tsé dont la piqure tue les chevaux. Au niveau communal, la mairie gère le système de ramassage et de collecte avec un concessionnaire (la Société Robotech), basée à Dakar. Le système de collecte consiste à ramasser les ordures dans les marchés et les points de collecte, des dépôts sauvages d'ordures *(Photo 24)* dans les trente-six quartiers de la commune de Ziguinchor en raison de deux rotations par jour et de les acheminer à la décharge finale pour les débarrasser.

Photo 21: Camion pour la pré-collecte des ordures
(Source : Gomis, E.N, 2018)

Photo 22: Tricycle pour la pré-collecte des ordures dans les quartiers difficiles d'accès à Ziguinchor
(Source: Gomis, E.N, 2018)

Photo 23: Charrette tiré par un âne pour la pré-collecte des ordures
(Source: Gomis, E.N, 2018)

Photo 24: Dépôt sauvage d'ordure au niveau du quai de pêche au port de Ziguinchor
(Source : Gomis, E.N, 2018)

L'entretien de la décharge et des ordures qui sont acheminés à la décharge finale revient à la commune d'Enamport qui abrite la décharge. C'est-à-dire qu'il revient à cette commune de mettre hors d'état de nuire les ordures. Ce qu'elle essaie de faire en faisant appel aux services compétents tel que le SRH pour pomper et faire de sorte que l'environnement et les populations locales ne soient pas affectés par la dégradation de ces déchets.

Le ramassage des ordures à Ziguinchor par le prestataire Robotech connaît un certain nombre de difficultés du point de vue logistique. La société dispose d'un parc automobile vétuste dont trois camions, deux tasseuses et une pelle mécanique qui tombe souvent en panne. Ce qui fait qu'on pouvait rester un mois sans que les ordures soient ramassées. Face à cette situation la ville est très souvent inondée d'ordures à cause d'un mauvais service que rend la société prestataire. Dans les clauses du contrat signé avec la mairie, Robotech doit mettre à la disposition de la commune cent bacs à ordure qui devaient être placés dans certaines zones choisies par la mairie et que les populations y déposent les ordures qui doivent être récupérées après par les camions pour les acheminer à la décharge finale. Ce qui n'est pas respecté par la société concessionnaire.

Le contrat est rompu fin octobre 2017 et le marché de ramassage des ordures est attribué à un autre prestataire en l'occurrence la SCOMAT pour un coût de 250 000 000 francs CFA par an. En plus de cette enveloppe, la mairie de Ziguinchor verse tous les mois 1 000 000 francs CFA à la commune d'Enamport, qui dans le cadre de l'intercommunalité a cédé à la ville de Ziguinchor une carrière où déverser les ordures. La mairie de Ziguinchor accompagne aussi la commune d'Enamport

à mieux rayonner et appuie les populations dans la rénovation de leurs habitations qui sont le plus souvent en paille en mettant chaque année à leur disposition plus de mille zing[578].

Avant Enamport, la mairie est déversée dans la commune de Brofaye Diola qui a aussi des carrières qu'elle a vendues aux entreprises Bâtiment et Travaux Publics (BTP). Les déchets qui y étaient déversés servaient à remblayer ces carrières. Aujourd'hui, ces carrières déjà remblayées servent de terres de cultures. L'entretien de ces carrières qui servaient de dépotoir d'ordures à la mairie de Ziguinchor est délégué aux populations locales qui doivent régulièrement appeler le SRH pour procéder à des opérations de désinsectisation de la décharge gérée à l'état sauvage. Les défaillances notées dans l'entretien sont d'ailleurs à l'origine de la révolte des habitants qui se plaignent des risques sanitaires, de la dégradation de leur cadre de vie et de la pollution de l'atmosphère.

Ce qui est à l'origine de la rupture du contrat que la mairie de Ziguinchor avait signée avec la commune de Brofaye Diola. C'est ce qui a amené la mairie de Ziguinchor à signer un contrat avec la ville d'Enamport pour solutionner le problème de manque d'espace où abriter une carrière. En effet, ayant épuisé son assiette foncière et ne disposant pas de centre de transformation ni d'un site approprié pour abriter les ordures, la ville de Ziguinchor signe dans le cadre de l'intercommunalité un accord avec la commune voisine d'Enamport qui lui permet de gérer les ordures. L'essentiel des quartiers de Ziguinchor sont pris en charge dans le ramassage des ordures même si certains sont difficiles d'accès à cause notamment de l'état des voies d'accès, surtout en période d'hivernage[579].

Pour régler de manière durable la question des ordures, la commune a également travaillé dans le cadre d'un programme appelé Eco-quartier avec l'UE en collaboration avec une l'ONG PACTE (Prospective et Actions Concertées pour des Territoires Émergents) qui est chargée de conduire ce programme. C'est dans le cadre de ce programme, que des tricycles ont été mis à la disposition des populations dans les différents quartiers pour le ramassage des ordures. Ces derniers doivent collecter les ordures dans chaque ménage (moyennant 1 000 francs CFA par ménage et par mois) et les acheminer vers un point ou centre de transit choisi par les habitants dans chaque quartier en attendant que les camions de la mairie passent pour le ramassage.

Le programme Eco-quartier, qui était en phase test, a rencontré, au bout de trois mois, des difficultés liées à un manque de coordination. La chaîne de rupture de décharge mal coordonnée avec les tricycles pousse les autorités municipales à trouver d'autres alternatives en changeant de stratégies en assignant aux tricycles une mission qui ne leur était pas destinée. Car la fréquence des pannes de

[578] Aliou Diemé, Agent Voyer de la mairie de Ziguinchor, entretien réalisé le 14 Août 2017.

[579] A cet effet, soulignons que la mise en œuvre de programmes comme le Programme d'Urgence de Développement Communautaire (PUDC), le Programme d'Urgence de Modernisation des Axes et Territoires Frontaliers (PUMA), et le Programme de Modernisation des Villes du Sénégal (PROMOVILLE) spéciaux de modernisation de certaines villes contribuent grandement à résorber le problème d'infrastructures et à faciliter le problème de gestion des ordures d'une ville comme Ziguinchor.

camions est un frein à ce système et la ville se retrouve débordée d'ordures. Ces conséquences créent beaucoup de difficultés surtout pendant l'hivernage et obligent la mairie d'imposer aux tricycles d'acheminer les ordures des points de transit jusqu'à la décharge finale. Cette mesure relativement coûteuse en termes de carburant à la mairie, ne concerne que les tricycles de Boucotte nord, les tricycles qui viennent des autres quartiers attendent le ramassage quotidien des camions s'ils ne tombent pas en panne.

Il faut noter les actions menées par la Société Nationale des Télécommunications du Sénégal (SONATEL) dans le cadre de la responsabilité sociétale de l'entreprise dans huit villes du Sénégal dont Ziguinchor où elle a eu à lancer un programme d'appui à la mairie dans le système de collecte des ordures a permis d'atténuer le problème des ordures. Elle a mis à la disposition de la commune de petites poubelles que la mairie a éparpillées dans les différents quartiers de Ziguinchor. Des opérations, coup de poing ont été organisées et le quartier le plus propre a été équipé en matériel, en plus d'une enveloppe d'argent aux associations pour le financement d'autres activités.

Ce programme d'appui de la SONATEL à l'endroit des communes du Sénégal bien que louable connaît des difficultés opérationnelles. Les populations mal préparées intègrent difficilement ce modèle de collecte différent des lieux de transit traditionnel. Les sites où sont installées ces poubelles deviennent des lieux de dépôt d'ordures sauvages. L'absence de rotation des camions pour le ramassage amène les populations à déposer leurs ordures dans ces endroits où les poubelles sont destinées à recueillir que les tasses de café des passants après usage, les mégots de cigarettes, ou de petits accessoires.

Aujourd'hui, le gouvernement sénégalais adopte une posture plus soutenue dans sa volonté d'en finir avec les déchets. *« Le plastique a fait trop de mal à l'environnement. On ne peut pas continuer à faire comme si de rien n'était, il faut que nous changions de comportement »*[580]. Le 4 janvier 2020, Macky Sall donne le coup d'envoi des *cleaning days* à Dakar. Une initiative appelée à se répéter un samedi par mois avec l'objectif affiché d'inciter les citoyens à nettoyer eux-mêmes leur quartier. Lors de la cérémonie d'investiture pour son deuxième mandat en avril 2019, il affirme que *« nous voulons un Sénégal zéro déchet, des villes propres et des villes vertes »*.

En effet, face à l'urbanisation accélérée et aux besoins de prise en charge correcte des ordures, les autorités sénégalaises lancent un programme national ''Sénégal zéro déchets'' pour garantir un cadre de vie sain à tous. Une gestion alternative des déchets qui repense le système de collecte, permettant la réduction des coûts grâce à une économie circulaire, des composants des matières nuisibles à la santé et à l'environnement. La sensibilisation et la formation des citoyens sont au cœur du programme, afin de réduire la production de déchets et assurer la propreté des villes.

[580] Macky Sall, Président de la République du Sénégal, 4 janvier 2020.

C'est dans ce cadre que le Projet de Gestion Écologiquement Rationnelle des Déchets Solides Municipaux et Déchets Dangereux (PRODEMUD) et la municipalité de Ziguinchor en application au plan local des recommandations de l'Etat du Sénégal du programme ''Sénégal zéro déchets'' ont mené des opérations qui concrétisent ainsi l'appel lancé par le Président de la République portant sur la lutte contre l'insalubrité et l'encombrement des rues dans la région de Ziguinchor. Le PRODEMUD, après avoir sillonné les différents quartiers de la ville de Ziguinchor, en partenariat avec la mairie, a mobilisé plus de 700 jeunes garçons et filles pour une vaste opération de nettoiement de la gare routière de Ziguinchor. Pour le coordonnateur du PRODEMUD Ibrahima Ka, *«nous avons fait comprendre à nos populations qui ont répondu à l'appel du Chef de l'Etat Macky Sall, qu'il est bien possible de «réduire, de réutiliser et de recycler nos déchets»*. Un centre intégré de valorisation des déchets est aussi en cours de construction de la part de PRODEMUD pour aider à une gestion plus optimales des ordures avec un projet de création de près de trois cent emplois chez les jeunes.

A Ziguinchor, la gestion des ordures pose de réelles difficultés à la municipalité. *«Nous peinons même à trouver une zone de stockage de toutes ces ordures. Le PRODEMUD a décidé de venir en appoint à la mairie pour alléger et fluidifier le système de ramassage des ordures dans la ville afin de rendre Ziguinchor propre. Dans la capitale sud, les déchets de tout type ne cessent d'augmenter à la faveur de l'urbanisation galopante. Plus de 130 tonnes de déchets sont produits par jour »*[581], ce qui constitue un vrai casse pour la mairie de plus confronté à un problème d'acquisition d'un site de stockage de toutes ces ordures.

On peut également ajouter dans cette dynamique d'en finir avec les ordures à Ziguinchor l'engagement de''Vision 2000 Environnement''qui dans le cadre de ces activités s'engage activement pour la lutte contre la pollution plastique et le programme ''Sénégal zéro déchets''. "Vision 2000 Environnement" a procédé le 17 octobre 2000 au lancement de son programme de 40 jours de nettoiement d'axes prioritaires dans la commune de Ziguinchor. *«Notre objectif de toujours, c'est de faire de la Casamance une des zones-références en matière de propreté. C'est pourquoi, nous ne négligeons aucun effort pour rendre visible ce genre d'initiatives chères aux autorités de la République. Nous tenons cependant à préciser que ce travail, nous allons l'exécuter avec plus volontaires appelés «Les Sentinelles Vertes» mobilisées à bloc pour atteindre cet objectif de développement durable qui nous tient à cœur »*[582].

L'objectif de toutes ces initiatives est de sensibiliser, d'informer et de communiquer surtout avec les populations afin qu'elles puissent entretenir de nouveaux rapports avec leur environnement immédiat. Pourtant, en 2015, le Sénégal a adopté une loi interdisant les sachets en plastique légers

[581] Joseph Sambou Faure, chargé de la communication de la mairie de Ziguinchor, 4 janvier 2020.
[582] Théodore Kingbo, responsable du groupe ''Vision 2000 Environnement'' dans la région sud, 2 octobre 2020.

inférieurs à 30 microns. Mais la loi, officiellement entrée en vigueur en 2016, n'a jamais été appliquée, faute de matériel de contrôle adéquat. Les mbouss (le nom wolof donné à ces petits sacs à usage unique) font toujours autant partie du paysage, jonchent les rues de la ville de Ziguinchor.

Conclusion

La situation de la salubrité publique et de la gestion des ordures urbaines, à Bissau et à Ziguinchor pose un réel probleème aux autorités locales. Elle reflète la crise de la croissance démographique que connaissent les deux villes à l'image de toutes les autres en Afrique subsaharienne. La transposition de modèles occidentaux de gestion urbaine, notamment dans le secteur des ordures ménagères, n'a fait qu'accentuer le problème de dégradation de l'environnement urbain et de la cohésion sociale, augmentant chaque jour l'écart entre riches et pauvres. Dans beaucoup de quartiers périphériques de Bissau et de Ziguinchor où les agents de la mairie n'effectuent pas de passage pour le ramassage des ordures, les bacs à ordures débordent et les tas d'immondices, véritables nids de culture bactérienne, marquent le paysage dans une atmosphère pestilentielle ou nauséabonde.

Les difficultés pour les autorités de Bissau et de Ziguinchor pour la collecte et le ramassage des ordures restent entières. Cette situation renseigne sur le passé colonial de ces deux villes. Le tracé urbain à Bissau et à Ziguinchor réalisé par les autorités coloniales reposait essentiellement sur une hiérarchisation de l'espace urbain. Cette ségrégation socio-résidentielle qui excluait les indigènes du centre-ville. Une zone tampon était souvent délimitée pour servir de barrière entre la ville européenne et celle africaine. Dans la partie européenne de la ville, il existait un tracé urbain de style occidental quadrillé à l'européenne où les axes de communication sont bien tracés pour permettre le ramassage des ordures.

Ce déséquilibre pour ce qui concerne les infrastructures entre la ville européenne et la ville indigène, n'a pas vraiment changé avec les indépendances. Car malgré les efforts fournis pour corriger ces inégalités, le problème d'accessibilité des quartiers périphériques à Bissau et à Ziguinchor demeure. La plupart des politiques et programmes axés sur la ville sont orientés par les organismes internationaux qui ne prennent pas en compte les réalités et des spécificités de chacun de mes deux cas d'études. Leurs réalisations sont souvent faites à la va-vite et obéissent souvent à des logiques électoralistes.

Les flux de populations issus de l'exode rural ou de la guerre d'indépendance pour en Guinée-Bissau ou du conflit casamançais au Sénégal et la croissance démographique ont profondément modifié le paysage urbain de la ville de Bissau et de Ziguinchor. Les nouveaux arrivants se sont installés en ville, pour la plupart dans la périphérie sans aménagement ni viabilisation. L'euphorie des premières années des indépendances et le laissez-faire des autorités ont conduit à une

densification humaine en ville et ont donné naissance à des quartiers spontanés dont leurs créations n'obéissent à aucune norme urbanistique.

Ce sont des quartiers construits à la lisière de la ville et qui sont devenus des quartiers dortoir qui accueillent la plupart des gens qui travaillent en ville. D'où une production importante d'ordures dans ces quartiers surpeuplés. Leur prolifération et le manque ou l'inexistence de voiries urbaines dans ces localités créent des problèmes d'accès aux services sociaux de base tels que l'accès à l'eau, à l'assainissement ou à la gestion des ordures. Ce qui est à l'origine des difficultés que nous connaissons aujourd'hui à Bissau et à Ziguinchor dans le secteur de la gestion des ordures. Hormis les quartiers centraux, les axes de communication sont inexistants dans les quartiers périphériques. Dans les rares quartiers où on peut toujours en trouver un tracé de la voirie, ils restent impraticables notamment en période d'hivernage.

Il y a des carences dans le système de collecte et de traitement des ordures. L'absence de centre d'enfouissement technique, et la prolifération de décharges sauvages non contrôlées aggravent le problème. Cette situation pose de sérieux problèmes de santé publique et de protection de l'environnement. Aucune précaution n'est prise pour l'imperméabilisation des fonds, le recouvrement des déchets. En plus, les sites de décharge ne sont pas entretenus, ce qui constitue un réel danger pour les populations qui espèrent récupérer des objets utilisables ou commercialisables.

Les animaux errants (vaches, moutons, chiens, cochons, etc.) se promènent sur ces décharges à la recherche de nourriture, alors que les déchets vagabonds sont dispersés par le vent jusque dans les maisons riveraines. Il faut aussi noter qu'il n'existe pas de système de collecte efficiente ou de traitement sélectif, ni au niveau des ménages, ni au niveau des industries et autres activités économiques. Tous les déchets sont mis en décharge en même temps, sans précautions particulières. De temps en temps, on procède à l'incinération pour dégrossir et mieux répartir les ordures sur la surface servant de dépotoir. Ce qui ne fait que déplacer le problème au lieu de le résoudre. Parfois aussi, du fait de leur pouvoir calorifique, on assiste à une auto-combustion des déchets.

Il faut envisager des solutions durables extensibles à la ville de Bissau et de Ziguinchor et qui pourraient être transposables dans d'autres villes qui appartiennent au même contexte. Cette solution dans la gestion des ordures à Bissau et à Ziguinchor se trouve dans la définition claire du rôle de chaque acteur concerné par ce problème.

Quatre mesures essentielles sont préconisées dans la gestion des ordures à Bissau et à Ziguinchor : responsabiliser les communes en leur dotant plus de moyens financiers, mutualiser les efforts dans le cadre de l'intercommunalité, organiser et promouvoir les initiatives des communautés de base et promouvoir le secteur privé dans la gestion des ordures. L'engagement et la participation citoyenne peuvent stimuler l'action de chacun dans le processus de changement comportemental et semblent être la stratégie qu'il faut promouvoir pour une meilleure gestion des ordures. Elle nécessite

cependant de mettre en cohérence les efforts de tous : populations, chefs coutumiers, chefs de quartiers, délégués de quartier, associations des femmes (GIE), ASC, acteurs de développement du privé (ONG), institutions municipales, institutions étatiques, bailleurs de fonds, etc. C'est la synergie des actions et des stratégies qui deviendra un outil méthodologique de mobilisation de tous et de clarification pour l'action de chacun. Celle-ci doit s'appuyer sur la participation de tous pour une meilleure efficacité du système, la pérenniser et garantir son efficience dans nos deux cas d'études.

A travers la gestion des déchets solides urbains, il est important d'envisager la nécessité d'instaurer une participation et une appropriation par les populations à la base de cette problématique à travers notamment le processus de développement communautaire qui intègre :

- la valorisation des déchets solides urbains pour la création d'emplois dans l'économie populaire urbaine ;
- le recyclage de certains déchets par et pour l'artisanat et les ménages ;
- l'amélioration des outils de collecte, de fouille et du tri des ordures bien avant leur acheminement vers des dépotoirs et décharges afin de mieux valoriser et structurer les filières ;
- la participation à la gestion locale moyennant des technologies alternatives de valorisation ou d'élimination des déchets semble prouver qu'autour de ces actions individuelles et collectives, se développe une réflexion critique, concernant la réalité quotidienne urbaine.

Ces exemples, qui constituent des alternatives potentielles à la crise de la gestion urbaine, ne sont pas encadrés ou encouragés par les autorités locales, ce qui aurait permis de réaliser des évaluations plus précises sur la question des ordures.

QUATRIEME PARTIE :

FREINS, STRATEGIES PARTAGEES ET OPPORTUNITES POUR UN DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE A BISSAU ET A ZIGUINCHOR

L'ensemble des réflexions présentées dans cette partie est alimenté à la fois par des entretiens, par la capitalisation d'autres travaux de lecture sur différentes thématiques du développement durable et l'aménagement urbain, par les réflexions et analyses présentées dans divers ouvrages sur mon sujet. A partir de ces informations croisées, j'ai essayé de faire une synthèse des enseignements de ces expériences à Bissau et à Ziguinchor, en termes de freins, d'atouts, de faiblesses, d'opportunités et de stratégies partagées. Cette synthèse est confrontée avec les problématiques du contexte urbain dans les deux villes afin de supposer une influence ou bien une reproductibilité de ces expériences. Cette confrontation des expériences peut se produire dans l'autre sens. C'est-à-dire de montrer des circonstances intéressantes bissau-guinéenne ou sénégalaise notamment à Bissau ou Ziguinchor, qui pourront être adaptables avec la démarche du développement durable et qui pourront rapporter des réflexions sur les problématiques mondiales de l'heure.

Chapitre 17: Les freins pour un développement urbain durable à Bissau et à Ziguinchor

Introduction

Les freins pour le développement durable à Bissau et à Ziguinchor abordés dans ce chapitre trouvent leur soubassement dans la documentation récolté pour la réalisation de cette thèse. Elle s'adosse pour l'essentiel à des données construites par des acteurs qui ont une pensée occidentale et pas suffisamment imprégnés des réalités locales des deux villes. D'autres informations récoltées avec des entretiens et observations faites lors de mes différents voyages sur le terrain sont aussi utilisées en guise de complément d'information. L'analyse porte sur les éléments dans les différentes thématiques abordées susceptibles de constituer des freins pour un développement durable à Bissau et à Ziguinchor.

C'est pour cette raison que les différentes thématiques abordées dans cette thèse sont passées au peigne fin afin de voir en quoi elles constituent un frein pour un modèle de ville durable et de les corriger. Il s'agit aussi de croiser ces éléments qui constituent un frein pour un modèle de ville durable dans le contexte africain et de faire des recommandations qui peuvent aider dans la prise de décision en intégrant davantage la question des cultures locales au sens large dans la recherche de solutions de villes durables dans le contexte sénégalais et bissau-guinéen en général, et des villes de Bissau et de Ziguinchor en particulier.

2. L'instabilité politique et institutionnelle à Bissau

Un des faits marquants de l'histoire de la ville de Bissau est sa soumission pendant longtemps à la puissance coloniale portugaise. Cela est à l'origine de l'exploitation de matières premières industrielles de la colonie et l'enrichissement du Portugal au dépend des populations locales. L'administration et l'aménagement de la ville de Bissau par les autorités coloniales portugaises a eu des répercussions importantes sur le développement du paysage urbain. Le processus d'urbanisation commence tardivement en Guinée-Bissau du fait d'abord par la guerre de libération, ensuite par le fait que les portugais contrôlent les déplacements des populations dans les grandes agglomérations à Bissau en particulier.

Cela a des conséquences sur le maillage du territoire notamment à Bissau, où on a observé une urbanisation rapide et incontrôlée qui a pour corollaire la création de quartiers anarchiques sans aucune norme urbanistique à la périphérie de la ville. A ces quartiers spontanés, il faut ajouter ceux créés à l'époque coloniale, nés suite à une logique d'organisation

de l'espace ségrégationniste entre quartiers européen et quartiers indigène imposés par l'ancienne puissance coloniale portugaise. L'instabilité politique du pays qui depuis son accession à son indépendance en 1974 due à une des coups d'État, la guerre civile (en 1998), est frein pour le développement du pays.

Le parti unique (PAIGC), a pendant longtemps entraîné une absence d'alternance à la tête de l'État. Ce qui engendre une faillite sur le plan économique de l'État qui exerce un monopole total dans la gestion des ressources nationales. L'arrivée au pouvoir de Kumba Yalà (2000-2003) ouvre l'ère du multipartisme en Guinée-Bissau. L'instabilité politique, la bonne Gouvernance, la corruption, la présence de narcotrafiquant, la guerre civile sont autant de facteurs qui ont inversé d'innombrables avancées socio-économiques et ont privé la Guinée-Bissau de son développement.

1.1.Les freins liés à l'urbanisation à Bissau et à Ziguinchor

L'urbanisation galopante est un frein handicapant pour envisager un modèle de ville durable. Le plus grand problème qui découle de l'urbanisation dans les villes de Bissau et de Ziguinchor est sans nul doute l'exode rural massif, responsable de la croissance démesurée de ces villes et du dépeuplement des campagnes. Depuis 1945, et surtout depuis les indépendances, les migrations spontanées se sont accélérées au Sénégal et en Guinée-Bissau. Les facteurs politiques et écologiques (lutte de libération nationale, oppression dans certains États, sécheresse, désertification) sont à l'origine d'importants mouvements migratoires internes et externes. L'exode rural a longtemps été massif, car les migrants croyaient trouver un cadre de vie plus attrayant en ville. Il y a des infrastructures socio-économiques (santé, école, loisirs), les emplois y sont concentrés et le cadre de vie semble plus agréable.

L'accès aux ressources dépend des revenus, qui se sont considérablement amenuisés avec l'approfondissement de la crise économique et la croissance rapide des populations urbaines. A Ziguinchor et à Bissau, l'insertion pose toute une série de problèmes (accès au logement, au travail, etc.). La majorité des nouveaux arrivants n'ont pas la qualification nécessaire pour prétendre aux postes du secteur moderne secondaire ou tertiaire, mais en contrepartie, ils sont prêts à tous les travaux, et sont relativement moins touchés par le chômage urbain que les citadins. Cette disponibilité de main-d'œuvre contribue à maintenir la rémunération des travaux non qualifiés à un niveau très bas.

La filière souvent exploitée est le secteur informel. Elle semble être la porte d'entrée privilégiée des ruraux qui s'appuient sur différents réseaux relationnels omniprésents dans le

contexte de la migration sénégalaise ou bissau-guinéenne. Les migrations féminines vers Bissau et Ziguinchor tendent à devenir aussi importantes que celles des hommes (dans certains cas, elles sont plus nombreuses). Leur accès au marché du travail est plus difficile du fait de leur faible niveau de scolarisation.

Les villes de Bissau et de Ziguinchor exercent respectivement une grande attirance des populations du reste de la Guinée-Bissau et de la région sud du Sénégal. Pour Ziguinchor, la recrudescence de sa démographie date plus précisément de l'après-guerre. Depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale des réalisations importantes ont été faite dans la capitale régionale de la Casamance : l'aménagement d'un port, la construction d'un aéroport et d'une Université ce qui attirent de ruraux, et même des populations venues de la Gambie voisine ou de la Guinée-Bissau à la recherche de vie meilleurs. La crise casamançaise est également un élément déterminant de l'afflux massif de ruraux vers Ziguinchor. Tous ces éléments contribuent à gonfler l'effectif de la population ziguinchoroise. C'est le même phénomène qui est noté à Bissau durant la période de la guerre d'indépendance.

1.2.Les freins liés à la nature des aménagements urbains dans les quartiers de Bissau et de Ziguinchor

Améliorer la mobilité et les déplacements à Bissau et à Ziguinchor implique de maîtriser leur taille en limitant l'extension urbaine, le foncier, et la prolifération de quartiers spontanés. Cela doit nécessairement passer par la restructuration ou la relocalisation de certains quartiers existants, de planifier les extensions et d'y intégrer dès leur création des aménagements nécessaires. Mais, qui dit politique d'urbanisme, dit aussi déconcentration des activités, pour développer des bassins d'emplois et des zones d'activité dans différents quartiers, afin de minimiser les causes des déplacements. Les actions des autorités locales à Bissau et à Ziguinchor se heurtent à des difficultés pour l'atteinte de ces objectifs que sont :

- l'absence de pouvoir propre. Il n'y a pas une étroite collaboration avec l'État (surtout quand l'édile de la ville n'est pas du même bord politique que le chef de l'Etat, Ziguinchor est un exemple patent. D'ailleurs le Maire Abdoulaye Baldé à rallier le parti au pouvoir pour capter certains investissements de l'Etat) ce qui est indispensable pour mener des politiques urbaines efficaces. Les collectivités locales ne disposent pas en effet de pouvoir décisionnel dans certains domaines tels que l'urbanisme, l'aménagement de la voirie, l'assainissement, les transports en commun, etc. Même si elles sont compétentes, elles ne disposent pas de moyens financiers soutenus pour mener à bien le rôle qui leurs est dévolus dans ces domaines. A

Ziguinchor, la mairie essaie tant bien que mal en collaboration avec l'AGEROUTE et la CETUD de pallier ces difficultés.

A Bissau, en plus des mêmes problèmes que rencontrent les autorités municipales à Ziguinchor, le Câmara Municipal connaît d'autres problèmes dans la gestion foncière liés au poids des autorités coutumières qui dictent leurs lois en la matière. Ce qui gêne considérablement dans les décisions à prendre dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement qui s'ils ne sont pas bien pensés peuvent entraver la mobilité et les transports dans la ville ;

- en plus de ces difficultés s'y ajoutent celles concernant les financements. Les municipalités, malgré les réformes récentes entreprises au Sénégal et en Guinée-Bissau ont peu de moyens financiers et ceux-ci proviennent pour l'essentiel de 1'État. Le transfert des charges de l'État aux collectivités locales dans le cadre de la décentralisation ne s'accompagne pas de ressources supplémentaires pour permettre aux municipalités de prendre en charge les problèmes liés à une forte urbanisation due à l'augmentation des effectifs dans la ville. Les collectivités locales en Afrique subsaharienne n'ont généralement pas les moyens pour mener une véritable politique de gestion et d'amélioration des déplacements urbains. Bissau et de Ziguinchor, où les dotations proviennent de l'État ne font pas exception. Il y a aussi des fonds dont les mairies peuvent bénéficier dans le cadre de l'appui des partenaires au développement dont on peut citer entre autres : la BM, la BAD, l'UE, la Banque Islamique de Développement (BID) ou encore l'Agence Française au développement (AFD).

- la concertation préalable et l'information sont seules à même d'assurer la bonne compréhension des politiques menées et partant, leur succès.

Somme toute, même avec des investissements pris en charge directement par le gouvernement central, on est loin d'un début d'autonomie des collectivités locales à Bissau et à Ziguinchor. Il n'est donc pas étonnant que ces villes ne puissent faire face à la demande élémentaire très forte de services urbains.

1.3.Les problèmes liés à la maîtrise foncière et de l'étalement urbain à Bissau et à Ziguinchor

Le patrimoine foncier urbain ressource rare et non renouvelable a été géré de façon abusive depuis les indépendances dans la plupart des villes africaines. Les pratiques d'urbanisation ont souvent reposé sur l'opportunité au lieu de la maîtrise et de l'action foncière. Les villes de Bissau et de Ziguinchor ne font pas exception à cette pratique qui est devenue presque la règle

dans toutes les villes d'Afrique subsaharienne. Le diagnostic de la situation actuelle à Bissau et à Ziguinchor présente presque le même tableau clinique et fait ressortir les indicateurs de difficultés se caractérisant essentiellement par le rythme d'urbanisation très élevé, la forte consommation foncière et le déséquilibre ville/campagne des principaux centres de vie.

Depuis les indépendances, l'urbanisation en Afrique subsaharienne est souvent décidée dans l'urgence, dans la précipitation ou par le jeu des pressions qui s'exercent. Ce qui se traduit le plus souvent par une occupation anarchique de l'espace et l'érection d'habitat dit irrégulier. La notion d'irrégulier dans le secteur de l'habitat populaire est assez souvent utilisée dans les villes africaines. Il s'agit d'un type d'habitat qui se singularise par la forme et la variété de taille des parcelles, par l'absence d'aménagement et de viabilisation du sol, mais aussi par la faiblesse des voies d'accès, des équipements et des services de base. Avec ce type d'habitat, rien n'est prévu au préalable, tout arrive à posteriori du fait de l'absence de planification urbaine. Les urbains les plus démunis constitués essentiellement de gens pauvres à faibles revenus, accèdent difficilement à la propriété de manière formelle c'est-à-dire à un habitat régulier et viabilisé. Ils n'ont pour la plupart pu se loger qu'en s'appropriant de manière illégale et incontrôlée des terrains vagues situés dans les marges urbaines sur lesquels ils construisent leurs propres habitations.

Dans les villes de bissau-guinéenne et de sénégalaise en général, à Bissau et à Ziguinchor en particulier, l'échec des politiques de planification urbaine qui se traduit par la croissance incontrôlée de la ville, les difficultés d'accès aux terrains et à l'habitat formel pour les catégories pauvres dans les zones proches des noyaux centraux, l'absence d'une véritable politique de suivi, le non respect des normes de l'urbanisme, le poids des autorités coutumières dans la gestion du foncier (à Bissau en particulier) ont induit le foisonnement de l'habitat irrégulier. La pression foncière et la frénésie sont permanentes dans les processus d'occupation de l'espace, notamment pour les besoins de l'habitat dont la variante irrégulière cible toute parcelle de terre libre. L'urbanisation à Ziguinchor et à Bissau s'est déroulée, pendant des décennies dans l'indifférence, voire l'ignorance des règles les plus élémentaires de la planification urbaine. En cause, les néo-citadins qui ont quitté les campagnes (à cause des sécheresses épisodiques, la crise économique, la guerre d'indépendance ou la crise casamançaise), se sont illégalement accaparés des terrains libres, parfois insalubres et peu propices à l'habitat.

Ces catégories sociales pauvres ou moyennes construisent souvent avec les moyens du bord au fur et à mesure que leurs capacités financières s'améliorent. Ces espaces urbains deviennent finalement des déversoirs humains de véritables réservoirs de main d'œuvre à

l'instar des quartiers populaires de la plupart des villes en Afrique subsaharienne avec des équipements et infrastructures banales, réduits au strict minimum.

C'est ce qui fait qu'aujourd'hui, la gestion et l'usage du sol est un des sujets les plus discutés dans les nouvelles politiques d'aménagement urbaines au Sénégal et en Guinée-Bissau. La loi foncière permet le droit d'usage de longue durée des terrains. Ce droit d'usage qui donne à son acquéreur s'il dispose d'un titre de propriété le droit de le revendre ou de le louer. C'est ce qui est à l'origine de spéculation sur le marché immobilier et l'apparition de construction tout azimut et spontanés même dans les zones non *"aedificandi"*. L'érection des quartiers comme Bissalanca, Pluba 1, Antula, Santa Luzia, Bolonha, Cuntum Madina à Bissau et les quartiers de Goumel, Diéfaye, Boudody-Escale, Cobitène, Kandé, Cobitène, Lyndiane, Diabir, à Ziguinchor dans des zones de basse altitude constituent entre autres autant d'exemples qui montrent que les promoteurs privés ont initié l'aménagement de ces quartiers qui n'avait pas été planifié dans les PDU. La transformation des terres agricoles en terrains constructifs et à urbaniser s'accroît dans la zone périurbaine, en particulier au profit des projets immobiliers comme par exemple à Ziguinchor dans le quartier de Diabir où la construction de l'université Assane Seck à fait flamber les prix du mètre carré. La construction dans les zones marécageuses ou les zones inondables ainsi que l'imperméabilisation des sols sont les principales raisons des problèmes d'inondations et de dégradations des ressources du sol.

L'occupation spontanée et l'érection d'habitat irrégulier à Bissau et à Ziguinchor engendrent des dysfonctionnements importants dans le maillage urbain. Ce qui les rend très vulnérables. La manière dont le foncier a été géré ne répondait à aucun projet urbain durable. Le désordre noté dans l'architecture urbaine a accentué cette situation de vulnérabilité. Il faut également noter que ce phénomène est beaucoup plus accentué à Bissau qu'à Ziguinchor. Dans la pratique, l'espace urbain et sa couronne périphérique sont livrés à des décisions ponctuelles d'autorités locales ou centrales faisant fit de la planification urbaine qui s'avère dépassée sous l'effet d'opérations volontaristes ou spontanées, en dehors et/ou en anticipation du plan d'urbanisme. La politique bissau-guinéenne et sénégalaise en matière d'urbanisme et par ricochet la gestion foncière a souvent eu comme corollaire l'étalement urbain consommateur de terre et d'espace. Cet étalement, décidé ou subi, est la conséquence surtout d'une politique d'habitat qui a réduit le logement à sa seule dimension quantitative. Cette tendance s'est

exprimée par un urbanisme de zoning en périphérie qui a ignoré la ville centre et ses faubourgs immédiats[583].

A partir de ce moment, on se rend compte qu'une phase de la réalité urbaine s'achève. Celle où l'on a fait du fait urbain, un motif d'industrialisation d'abord, un levier pour des politiques centrées sur la question du logement ensuite, puis un objet social ouvert à l'initiative individuelle et au ''laisser-faire'' pour convenir en finalité au besoin de limiter l'extension par des mesures de maîtrise[584]. La ville de Bissau et celle de Ziguinchor se sont développées à partir d'un noyau colonial par des extensions successives d'urbanisation, laissant chaque fois des vides sur lesquels il fallait revenir pour les urbaniser.

C'est à ce niveau que la notion de résilience urbaine trouve tout son sens dans la mesure où elle va permettre de revenir sur ces vides qui avec le temps ont été occupés d'une manière anarchique et spontanée pour les corriger. Cette situation nous a permis de faire un diagnostic pour déterminer le champ des possibles. Et par extension de revenir sur le tracé urbain colonial qui, à des endroits a eu des contres sens par rapport aux réalités climatique.

Dans la réalisation de l'habitat par exemple, les matériaux qui sont souvent utilisés dans un climat tropical humide ne demandent pas trop d'inertie. Et pourtant, l'arrivée des Européens dans les territoires colonisés correspond à un trop d'inertie, car ils sont venus avec des habitudes d'habitats de type méditerranéen où on mettait de l'inertie dans la réalisation de l'habitat. Alors que dans chaque aire géographique, il existe un type d'habitat approprié en fonction du type de climat en présence. Au Maghreb où on a un climat tropical sec, il faut se protéger de l'ensoleillement, utiliser l'inertie et ventiler peu. Parce que la fraîcheur de la nuit s'accumule dans les murs et cette fraîcheur peut être récupérée dans la journée où il fait plus chaud pour atténuer les températures.

L'analyse du foncier dans la ville de Bissau et de Ziguinchor a permis de constater une confusion pour nombre de ménages entre les différents statuts d'occupation et de propriété ne leur garantissant ni une réelle sécurité foncière ni un accès au financement. Associée à des procédures de régularisation foncière complexes, coûteuses et peu lisibles. Cette situation maintient une partie de la population dans un état de précarité et constitue un barrage majeur au développement urbain. Le régime foncier actuel à Bissau ainsi qu'à Ziguinchor est issu d'une tradition coutumière adoptée depuis la colonisation et visant à récompenser les mérites

---

583 Chorfi, (K), Younesi, (K), *« Le foncier urbain entre opportunité et maîtrise. Cas de Sétif (Algérie). », Penser la ville-approches comparatives*, Octobre 2008, Khenchela, Algérie, 9 Mai 2009, pp. 1-12.

584 Chorfi, (K.S), *« De la ville étalée à la ville dense », in ''Villes intermédiaires dans le monde arabe'', Gremamo,* Cahier n°19. Laboratoire SEDET-CNRS, Edition l'Harmattan, Paris, 2007, pp.

d'un éventuel acquéreur. L'État n'attribue pas la propriété que de façon conditionnelle, le bénéficiaire d'une concession provisoire devant procéder à sa mise en valeur avant de se voir accorder un titre de propriété définitif.

Le cas de Kandé un quartier africain de la périphérie et du quartier européen d'Escale représente une situation typique, issue de l'époque de la décolonisation, où le sol est sous le régime du domaine national. Il permet uniquement un droit d'usage. Cette situation est réversible (on peut transformer ce statut sous un régime de propriété, tout d'abord sous le domaine privé de l'état, puis sous le domaine des particuliers qui permet l'obtention éventuelle d'un titre foncier) mais il s'agit d'un processus long, complexe et coûteux. D'autres quartiers comme Boucotte sont sous le domaine des particuliers, ce qui ne signifie pas toutefois que les résidents possèdent un Titre Foncier[585].

A Ziguinchor dans les quartiers européens les espaces vides étaient encore bien plus vastes que les espaces bâtis. Ces annexes africaines de Boudody, Boucotte ou même de Santhiaba sont en fait des villages sans caractère urbain. Cet état de fait est devenu une des caractéristiques de la structure urbaine de Ziguinchor, et même de Bissau, car c'est le même phénomène qu'on y a observé entre ce qui s'appelait avant *''Bissao velho''* (le centre) et les villages Pépel de la périphérie immédiate qui constitue aujourd'hui les autres quartiers de Bissau. Globalement, on peut dire sans ambage que l'extension du périmètre urbain dont le corollaire est l'urbanisme sauvage redessine sans cesse les contours des agglomérations urbaines de Bissau et de Ziguinchor.

1.4.Etalement urbain et occupation de zones non *''aedificandi''* un frein au développement durable

La tendance généralisée des villes dans les pays développés et les pays en développement et émergents est l'étalement urbain et la fragmentation des territoires qui contribue de façon significative aux émissions de GES et au réchauffement climatique. Cette tendance a également un impact négatif sur le plan économique et l'inclusion sociale : accroissement conséquent des coûts d'infrastructure, baisse de la productivité du foncier, dépendance forte à l'automobile et aux énergies fossiles, et précarité énergétique les plus fragiles[586].

La fragmentation spatiale à Bissau et à Ziguinchor s'est renforcée par les choix politiques et techniques des premières années des indépendances que les autorités

[585] Cyr, (M.I), *op.cit*, p. 39.

[586] Lévy, (K), Salat, (S), Bourdic, (L), *« Analyse critique des dynamiques et enjeu de l'urbanisation à Johannesburg »*, Cahiers des IFRE n° 1, Novembre 2014, pp. 32-40.

administratives et les collectivités locales tantes tant bien que mal de corriger. Aujourd'hui, il est difficile d'aborder l'urbanisation de ces villes en dehors de leur contexte historique uniquement (colonisation portugaise d'abord de Bissau et de Ziguinchor, les accords franco-portugais du 12 mai 1886 qui donne droit de cité à la France à Ziguinchor, guerre d'indépendance de 1959 à 1974 pour la guinée Bissau et mouvement indépendantiste du MFDC en Casamance à partir de 1981 pour ce qui concerne Ziguinchor).

L'analyse du processus d'urbanisation de Bissau et de Ziguinchor nous a permis de voir que ce sont les décisions politiques, administratives et la logique de ségrégation socio-résidentielle prisent par les autorités coloniales qui sont à l'origine de l'étalement urbain. Les politiques de déguerpissement et d'expropriation foncière ont amené les populations concernées à s'installer en périphérie du noyau urbain habité par les Européens.

A Ziguinchor, un premier lotissement qui avait des visées ségrégationnistes a été présenté en 1902, mais le plan définitif est mis en place en 1909. Il est appliqué sur le terrain entre 1910 et 1911. Une nouvelle réglementation est mise en vigueur, obligeant les habitants d'Escale à construire leurs maisons en dur avec les toits de tôle ou de tuiles. L'autorité coloniale a pris comme prétexte les incendies récurrents comme celui de 1893 qui ont fait des ravages pour séparer les indigènes des Européens dans la bourgade. Au début du XIXe siècle déjà, la division territoriale qui est mise en œuvre par l'administrateur colonial portugais sépare les habitants : les *''gourmets''*en deux quartiers rivaux et bien délimités, le quartier ouest ou *''villa fria''*, et à l'est le *''Tabanca''*. Le premier sert de résidence aux habitants de condition libre, tandis que le second abrite les captifs. On peut se rendre compte que dès l'époque portugaise, Ziguinchor se compose de deux quartiers distincts et juxtaposés qui abritent des gens de conditions sociales différentes.

La plupart des autochtones, ne pouvant pas supporter les constructions imposées par l'administration coloniale quittent alors le quartier Escale et s'installent à l'ouest sur une zone de rizière actuelle Boudody où un premier déguerpissement avait déjà installé une partie des Portugais du vieux quartier Escale. Les autres se fixent au sud-ouest du boulevard d'isolement dans un secteur partiellement loti par Lambin entre 1902 et 1903 et prend plus tard le nom de Santhiaba. C'est les débuts de l'étalement de la ville. Ce qui constitue un frein au développement durable. L'étalement urbain rime en effet avec la consommation foncière, un phénomène de plus en plus noté à Bissau et à Ziguinchor.

La morphologie urbaine des villes de Bissau et de Ziguinchor est le résultat de contraintes topographiques et des choix politiques dans l'aménagement du territoire. Aujourd'hui, Bissau seule ville attractive de la Guinée-Bissau et Ziguinchor principale

métropole économique du sud du Sénégal qui polarise toute la Casamance sont toutes les deux des pôles d'attraction majeurs pour les migrations nationaux et internationaux. Elles doivent faire face à une croissance urbaine frénétique. Le développement urbain de ces dernières décennies s'est caractérisé entre autres par une expansion non maîtrisée des zones urbaines, un mitage progressif et une fragmentation des espaces agricoles et naturels, une augmentation de la mobilité et des déplacements en voiture et un étalement des formes d'habitat. La fragmentation des terres cultivables contribue à nourrir l'étalement urbain avec comme corollaire des difficultés pour pratiquer une agriculture périurbaine (fractionnement des parcelles par la périurbanisation, conflits avec les citadins néo-ruraux, manque de relève chez les jeunes).

La hausse des prix du mètre carré, liée notamment à la financiarisation des marchés immobiliers et aux mobilités professionnelles et résidentielles fait du logement un placement financier, et crée un marché du logement très tendu. Le manque de logement dans un contexte de croissance démographique est une réalité largement partagée à Bissau et à Ziguinchor. La pénurie de logements accessibles et la faiblesse de l'offre induisent le développement de l'habitat précaire et de l'auto-construction en périphérie. C'est ce qui explique par exemple la création d'un certain nombre de quartiers à Ziguinchor et à Bissau qui ont été érigés sur des sites impropre à l'implantation humaine *(Photo 25)*.

Photo 25: Implantation des populations dans des zones impropres à l'occupation humaine dans les rizières à Cuntum Madina (Bissau)
(Source : Gomis, E.N, 2018)

L'accroissement de la taille des logements et l'aspiration à l'accès à une maison individuelle sont d'autres éléments qui contribuent à l'étalement urbain. Plus que jamais, la maison a été un ancrage dans un monde fluctuant et incertain, en tant que port d'attache ou en

tant que capital[587]. A Bissau et à Ziguinchor, la tradition qui consiste depuis longtemps à construire les maisons des enfants une fois marié, ou de bâtir celle des proches sur la même parcelle ou concession familiale permet de réduire l'isolement familial, mais sont aussi des freins pour un développement durable.

L'étalement urbain noté à Bissau s'explique par la forte croissance démographique, l'exode rural de plus en plus accru et la recherche à l'habitat individuel, un phénomène que les pouvoirs publics ont du mal à contrôler. Cette situation a pour corollaire une ville qui s'étale, la création tous azimuts de quartiers spontanés qui refusent du monde signe visible d'une urbanisation galopante et anarchique. Pourtant, le lotissement de parcelle, la production de logement, la fourniture de services de base et les interventions publiques font défaut dans ces quartiers qui souffrent de tous les maux. Dans une perspective de développement durable, la maîtrise de l'expansion spatiale est fondamentale. Une urbanisation non maîtrisée génère de nombreux problèmes tels que la consommation excessive du foncier agricole ou naturel, l'absence d'infrastructures sociales de base, des problèmes de mobilité et de transport (les difficultés de déplacement notamment les embouteillages notés sur les principaux axes de circulation c'est le cas de ''l'Avenida dos Combatentes da Liberdade da Patria''), la pollution de l'air, et le renforcement de l'individualisme (l'isolement des plus démuni est favorisé et la mixité sociale de plus en plus remplacée par la juxtaposition sociale).

En de nombreux endroits**,** l'étalement urbain synonyme d'extension des surfaces bâties a entraîné des pertes importantes de riches terres agricoles : c'est le cas des rizières de Bolanha de Madina et de Bolanha de Lala Kuema. A cet effet, les terres arables ne cessent de s'effriter au profil des habitations. Les populations vivant dans la zone ne semblent pas être gênées par l'avancée du front pionnier. Cette insouciance se lisait à travers cette boutade largement partagée par les occupants des rizières remblayées ou les terres agricoles pour construire des habitations. Quand l'urbanisation avance, l'agriculture recule. Autrement dit, le tout bétonné a pris le dessus sur les terres agricoles et les zones humides à Bissau et à Ziguinchor alors que le Sénégal tout comme la Guinée-Bissau ont tous deux signé la Convention de Ramsar sur les zones humides[588].

---

[587] Djellouli, (Y), Cyria, (E), Bennasr, (A), Chevalier, (J), *« L'étalement urbain : un processus incontournable ? »*, Presses Universitaires de Rennes, 2010, www.pur-editions.fr, pp. 9-18.

[588] La Convention a adopté une large définition des zones humides comprenant tous les lacs et cours d'eau, les aquifères souterrains, les marécages et marais, les prairies humides, les tourbières, les oasis, les estuaires, les deltas et étendues intertidales, les mangroves et autres zones côtières, les récifs coralliens et tous les sites artificiels tels que les étangs de pisciculture, les rizières, les retenues et les marais salés.

C'est un traité intergouvernemental qui sert de cadre d'action nationale et de cadre de coopération internationale pour la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides et de leurs ressources. Adoptée dans la ville iranienne de Ramsar en 1971, la convention est entrée en vigueur en 1975. Il s'agit du seul traité mondial sur l'environnement qui traite d'un écosystème particulier. Elle a pour mission : la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides par des actions locales, régionales et nationales et par la coopération internationale, en tant que contribution à la réalisation du développement durable dans le monde entier. Les zones humides sont parmi les écosystèmes les plus divers et les plus productifs. Elles fournissent des services essentiels et toute notre eau douce. Toutefois, elles continuent d'être dégradées et transformées pour d'autres usages.

S'y ajoute le déficit de planification, le non-respect des règles et des lois, et les caractéristiques physiques (pluviométrie abondante, sols hydromorphes) qui facilitent la dégradation de l'environnement. Dès lors, plusieurs phénomènes y sont notés :

- les inondations récurrentes avec leurs lots de conséquences (stagnation des eaux chargées d'ordure, problème de mobilités, problèmes sanitaires) notés dans les quartiers de Bissau comme Bissaque de Baixo, Santa Lagoa, Pluba II, 24 de Setembro, Chaopapel Varela, Portos, Antula, Santa Luzia, Bolola, Abilio Santos, Piana, Antula Quio, Bolonha, et Djogro de Baixo qui se situent tous en zone basse du fait de la faiblesse de leur niveau altimétrique (- 13 et 4 m) d'altitude ;

- l'érosion dont l'érosion hydrique qui sape les infrastructures routières et la corrosion dans bon nombre de quartiers. D'où la présence de ravins partout notamment dans les quartiers périphériques de la ville comme dans tous les quartiers de basse altitude.

- le phénomène d'affaissement dans les quartiers comme Bairro Militar, Cuntum Madina, *''tchon de Pepel''*[589], etc. La *Photo 26* est prise à Bairro Militar et illustrent ce phénomène d'affaissement dont il est question.

[589] Traduit littéralement la terre des Pépels.

Photo 26: Phénomène d'affaissement
(Source : Gomis E.N, 2018)

Pour le système d'assainissement, seuls les quartiers du centre-ville sont desservis pour le ramassage des ordures ménagères et sont branchés à un réseau d'évacuation des eaux de pluie avec des canaux à ciel ouvert vétustes qui datent de l'époque coloniale. Il s'agit d'un système souvent inadapté aux capacités actuelles de la ville voire inexistant dans de nombreux quartiers. L'importance du ruissellement noté pendant l'hivernage détruit les routes, crée un phénomène de ravinement important visible à Bairro Militar et empêche certains moyens de transport comme les taxis, les petits véhicules de desservir ces quartiers. Le manque de canalisation des eaux et l'absence d'un système d'assainissement adéquat sont à l'origine de plusieurs maux dans les zones périphériques de Bissau. Le système de ramassage des ordures est également défaillant et ne se limite qu'au niveau de l'artère principale de la ville. Dans certains quartiers les ordures sont soit utilisées pour servir de remblai au niveau des ravines *(Photo 27)*, soit incinérées, soit mises dans des dépôts sauvages. Ces solutions, adoptées par la population, s'accompagnent de conséquences négatives sur la santé, car provoquant des maladies souvent incurables ou aux conséquences irréversibles dans nos pays par exemple le cancer.

Photo 27: Remblaiement des ravins par des ordures à Bissau
(Source : Gomis, E.N, 2018)

L'étalement urbain pose un problème de développement durable à plusieurs niveaux :

- en premier lieu l'étalement urbain de la ville de Bissau s'est traduit par une surconsommation d'espace entre 2009 et 2017, soit sur 8 ans on passe de 4 923 ha à 5 504 ha de surface bâtie soit une hausse de 581 ha. Et la conséquence de cette situation est une dé-densification avec une ville lâche qui s'étale contrairement aux modèles de ville compacte, une des caractéristiques de la ville durable.

- le rythme d'évolution de l'étalement urbain à Bissau porte atteinte à la biodiversité. Il en découle une disparition ou un déplacement de plusieurs espaces animal ou végétal. Cela est dû à la destruction et à la fragmentation de leur habitat naturel par les activités humaines. L'avancée du front urbain provoque un assèchement des zones humides de la ville. S'y ajoutent les pollutions engendrées par les activités de l'homme.

- en troisième lieu l'étalement urbain et son corollaire la dé-densification, entraîne l'usage de la voiture particulière à Bissau s'avère incontournable pour les déplacements des populations. Parallèlement, les distances parcourues sont nettement plus rallongées. Il résulte de cette circulation automobile dense de nombreuses pollutions et notamment d'émission de GES. L'étalement urbain de Bissau est préjudiciable à la réduction des GES et donc à la lutte contre les changements climatiques.

- en quatrième lieu l'étalement urbain de la ville de Bissau empiète sur la mixité sociale et fonctionnelle des espaces favorables à un développement harmonieux des territoires. Cela risque de renforcer la ségrégation sociale spatiale. De plus, l'étalement résidentiel va de paire

avec la spécialisation fonctionnelle des espaces à Bissau qui pose problème de mixité fonctionnelle du territoire.

3. Les obstacles de développement durable aux déplacements et à la mobilité liés à des contraintes historique à Bissau et à Ziguinchor

Il faut garder en tête que le problème des transports dans les villes africaines est ancien. Il remonte à la période coloniale pendant laquelle des politiques discriminatoires sont menées à l'égard des autochtones par rapport à leurs accès à la ville et aux moyens de transport. L'action des compagnies publiques de transport est limitée à certains territoires de la ville et à certaines catégories sociales. Les indigènes sont discriminés par les dessertes de transport en commun publics réservées pendant très longtemps aux fonctionnaires coloniaux et à leurs familles à prix réduit notamment à leurs enfants scolarisés par l'intermédiaire d'automobiles ou d'autobus de ramassage.

Les transports sont donc cloisonnés dans les quartiers centraux au détriment des périphéries et des villages traditionnels éloignés et mis à l'écart de l'essentiel des flux avec un minimum de services. Il en résulte des problèmes de mobilités aigus dans les quartiers indigènes dont l'essentiel de la population travaille principalement dans le secteur primaire et dans l'informel. De nombreux citadins sont obligés de recourir aux modes de transport traditionnels : marche à pied, vélo, charrette et calèche.

La forte urbanisation post-indépendance engendre des mutations spatiales profondes et l'accroissement des besoins de transport, plaçant ainsi au cœur du débat les enjeux de transport et de mobilité. L'organisation de l'espace engendre des flux de transport et vice-versa parce que dans la ville les activités se concentrent en des points nodaux et s'éparpillent dans des espaces où vivent, habitent, travaillent, dorment, et nourrissent les habitants. Ils développent alors des pratiques et des relations sociales, des écoles, des services, des commerces et des lieux de production. Fréquemment, toutes ces personnes et ces activités s'articulent dans une ville active et dynamique via les systèmes de transport qui interviennent comme un facteur décisif dans le développement urbain.

A l'échelle urbaine, ces systèmes de transport constitués de minibus *''tata''*, taxis, taxi *''clandos''*, mini-cars, motos Jakarta à Ziguinchor, camionnettes, *''Pick-up''*, taxis, *''toca toca''* à Bissau, pour ne citer que ceux-là, constituent à juste titre la colonne vertébrale du système de transport avec un rôle prégnant dans la satisfaction des besoins de mobilité de plus en plus croissants dans ces agglomérations urbaines qui ne sont plus à la mesure du piéton. En

dehors des migrations qui contribuent fortement à l'extension urbaine de Bissau et de Ziguinchor, l'organisation de l'espace urbain durant la période coloniale (ségrégation socio-résidentielle) a largement influencé le maillage urbain. Les opérations d'aménagement, de relocalisation et de déguerpissement dans certaines zones (les quartiers centraux notamment) durant la période coloniale ont provoqué le départ des populations vers la périphérie bouleversant ainsi l'organisation de l'espace urbain dont le corollaire est l'étalement urbain et la création de quartiers spontanés non planifiés. La périphérie accueille tout à la fois des déguerpis victimes de la modernisation des quartiers centraux et de nouveaux arrivants que des familles déjà installées au cœur de la ville ne peuvent plus héberger du fait des densités élevées.

La politique d'aménagement territoriale coloniale mise en place est le premier élément de ségrégation raciale et socio-spatiale. C'est à partir de la fin de la Seconde Guerre mondiale, dans le contexte de l'urbanisme volontariste mené par l'administration coloniale, que s'est amorcé un véritable zonage des quartiers résidentiels avec d'une part les quartiers européens et d'autre part des quartiers africains habités par des populations indigènes défavorisées. Elles sont reléguées de plus en plus loin des centres dans des zones périphériques dépourvues d'infrastructures, de routes, de transports publics, d'assainissement et d'équipements structurants. Ce modèle qui oppose les espaces affectés aux Européens et ceux réservés aux Africains est l'un des principaux facteurs d'organisation spatiale des villes africaines à l'époque coloniale.

Pire, le quartier européen doit servir de barrage à l'urbanisation africaine et circonscrire la ville indigène pour qu'elle ne déborde pas de sa zone de confinement d'où l'usage de cordons sanitaires ou zones tampon non *"aedificandi"* de plusieurs mètres. C'est le cas à Dakar (Sénégal) où près de 800 mètres séparent à l'époque, le Plateau (quartier européen) et la Médina créé à cet effet lors de la peste de 1914. Les quartiers de Colobane et Gueule Tapée furent déplacés de Dakar vers Pikine-Dagoudane créé en 1952. C'est en ce sens que Ousmane Sembene a élaboré une description de la différenciation socio-spatiale, quasiment raciale dans les villes de Dakar et de Thiès dans lesquelles cette politique urbaine a créé autant de ségrégation et de malaise.

Il constate en effet une séparation radicale entre d'une part les quartiers européens qui sont très bien structurés avec de grandes avenues résidentielles, des rues commerçantes, des bâtiments administratifs, des camps militaires et des villas peintes de couleurs claires entourées de jardins et de cours propres, et d'autre part la ville indigène moins bien organisée avec des axes rarement aménagés, peu équipés et insalubre dominée de manière écrasante par des taudis, des cahutes de bois et de zinc enfermé dans leurs palissades ou leurs haies de bambous, des

courettes empesées, des avenues sombres et des ruelles étranglées. C'est ce même type d'organisation spatiale et paysage qu'on observe à Bissau ainsi qu'à Ziguinchor durant la période coloniale.

Les expropriations des autochtones de leurs lieux de résidence peuvent s'appuyer soit sur le discours médical (transmission d'épidémies de peste ou de fièvre jaune) ou sur les schémas directeurs pour la réalisation de lotissements. Le recours permanent aux services d'hygiène pour refouler les indigènes loin de l'habitat européen est validé par les textes coloniaux avec la possibilité de détruire tout habitat jugé insalubre et pouvant constituer un foyer ou un vecteur de propagation des infections, au moment où la politique d'assainissement est discriminatoire. C'est le cas dans les quartiers anciens de Bissau et de Ziguinchor qui ont fait l'objet d'une opération de lotissement.

Les plans ou schémas directeurs de cette période permettent d'organiser rigoureusement l'occupation du sol en se basant sur un cadre législatif contraignant. Ces plans urbains successifs ont servi de base juridique à la politique urbaine coloniale pour mener des opérations de déguerpissement et de déplacement sous le prétexte de l'aménagement rationnel de l'espace urbain. Avec de tels arguments dotés d'un soubassement juridique, l'administration coloniale réussit sans encombre à évacuer une grande partie de la ville africaine notamment les familles et certains groupes indigènes qui étaient présents dans le centre-ville et qui n'occupent que les cours intérieures des pâtés de maisons. Le marquage spatial s'impose comme un moyen de séparation des colonisés et des colonisateurs même si les assistants, les cadres et les techniciens noirs de l'administration appelés les évolués avaient la possibilité et les moyens de résider dans ces quartiers aménagés du centre. A Ziguinchor et à Bissau cette politique de ségrégation sociale et raciale est à l'origine de la configuration actuelle de ces deux villes et explique le déséquilibre sur les infrastructures disponible entre quartiers centraux et les quartiers périphériques.

Dans le domaine des transports, la ségrégation dans l'accès aux transports pour les indigènes est une réalité dans les villes coloniales sénégalaises et bissau-guinéennes. Les transports sont cantonnés dans les quartiers européens au détriment des périphéries et villages traditionnels cloisonnés et mis à l'écart de l'essentiel des flux avec un minimum de services. L'action des transports publics est pendant très longtemps limitée à une catégorie de population notamment les fonctionnaires français ou portugais et autochtones et leurs familles dont leurs enfants scolarisés par l'intermédiaire d'autobus de ramassage, alors qu'une grande partie de la population indigène travaillant principalement dans le secteur primaire et dans l'informel, est marginalisée par ces flux de transport. Les populations indigènes sont obligées de recourir aux

modes de transport traditionnels : marche à pied, portage de marchandises, charrettes, calèches, etc.

L'ère des indépendances n'apporte pas une véritable rupture dans la planification et l'organisation urbaine. Les différentes politiques d'habitat initiées par les pouvoirs publics issus des indépendances n'ont pas réussi à rompre cette logique de ségrégation socio-spatiale. Les villes postcoloniales sont marquées par la séparation entre la ville formelle héritée et la ville informelle. Les coûts du foncier et de l'immobilier relèguent davantage les catégories sociales défavorisées en périphérie urbaine avec des conséquences néfastes sur l'accessibilité au centre-ville et aux lieux d'emplois nécessaires pour accéder aux ressources économiques.

Cela pose la problématique de l'accessibilité des populations aux différents services que la ville peut leur offrir. D'où des problèmes de mobilité et de déplacement accentués par un ensemble d'éléments noté dans la planification et dans les infrastructures de transports à Bissau et à Ziguinchor. Malgré un recours massif aux transports collectifs dans ces deux villes, plusieurs contraintes pèsent dans le secteur. Certaines contraintes sont directement liées au fonctionnement du secteur des transports (la réglementation et les infrastructures), d'autres sont liées à des causes externes du système (les inondations).

Les changements qui furent opérés dans le régime foncier au Sénégal et en Guinée-Bissau avec la mise en application de la LDN (Sénégal) par exemple, qui doivent régler le problème de l'accessibilité à la terre, est à l'origine d'occupation anarchique et irrégulière qui rend la mobilité plus difficile. Les droits détenus par les propriétaires terriens traditionnels ont été transférés à l'Etat par le biais de cette loi qui modifie le statut des terres non classées dans le domaine public, non immatriculées et dont la propriété n'a pas été transcrite à la conservation des hypothèques. Si la propriété individuelle est désormais protégée par la constitution, les terres relevant du droit coutumier sont dès lors placées sous la responsabilité de l'Etat. Les terres qui ne sont pas revendiquées du fait que la plupart des propriétaires ne peuvent pas justifier de titres d'occupation pour être en conformité avec la loi, sont massivement immatriculées au nom de l'Etat.

On assiste à une marginalisation administrative du droit coutumier. Pour échapper à l'immatriculation de leurs parcelles dans le domaine de l'Etat, de nombreux propriétaires qui ont acquis des terres auprès des chefs coutumiers notamment dans les zones urbaines, mettent rapidement en valeur leurs biens fonciers sans permis de construire, ni certificat de conformité délivré après les travaux par les autorités compétentes. Cette obligation de posséder un titre officiel (titre foncier, permis d'occuper ou bail) avant toute mise en valeur exclut de la

procédure de l'autorisation de construire à été à l'origine de constructions tout azimute qui ne répondent pas aux normes urbanistiques.

Il en résulte des conflits fonciers inextricables, mais aussi des pratiques spéculatives menées sur les terres par de puissants chefs coutumiers entraînant l'expansion de l'habitat dit irrégulier. Cette occupation de l'espace urbain avant tout aménagement et viabilisation constitue un frein à l'accessibilité et à la mobilité à Bissau et à Ziguinchor d'autant plus que les populations une fois implanté l'État peine à les relocaliser. C'est le cas dans tous les quartiers spontanés de Bissau et de Ziguinchor.

De nouvelles formes de ségrégation qui dépendent du niveau de vie des catégories sociales apparaissent dans l'occupation du sol. Il y avait une sélection dure des catégories sociales selon leur niveau de vie pour résider dans tel ou tel quartier. Les pauvres sont exclus des filières formelles d'accès au sol par des prix exorbitants des maisons, et des terrains qui servent de filtre de classification sociale. La location-vente de logements sociaux pratiquée par des sociétés immobilières est hors de portée de leurs bourses. C'est un tri social, une sélection qui s'effectue dans la manière d'occuper l'espace urbain né de la compétition extrêmement dure pour l'espace qui est d'ordre économique avec une force centrifuge qui propulse les plus pauvres vers les périphéries urbaines même si les pouvoirs cherchent à améliorer la mixité sociale.

2.1.Une voirie défaillante ou presque inexistante à Bissau et à Ziguinchor

A Ziguinchor encore plus à Bissau, l'absence de grande voirie transversale ou périphérique se fait nettement sentir. Cette lacune oblige au passage par le centre pour aller d'une périphérie à l'autre. Cela ne permet pas une organisation rationnelle des transports urbains et provoque des difficultés importantes (allongement des parcours, congestion de la voirie) dans le fonctionnement des réseaux de transports. Le réseau de voiries doit permettre d'assurer deux fonctions complémentaires de transport : la fonction liaison, c'est-à-dire le déplacement entre les quartiers, et la fonction de desserte ou accessibilité à l'habitat, aux activités, aux commerces.

En général, ces fonctions ne relèvent pas du même type de circulation et de mode de transport. La fonction desserte est le fait d'une circulation lente et plus généralement encore de la marche à pied. La fonction de liaison demande une circulation rapide motorisée et également le recours aux transports collectifs.

Cette remarque amène à considérer deux types de voiries : les voiries de liaison inter-quartiers ou voirie primaire et des voiries de desserte encore appelées voiries résidentielles. On

concevra aisément que les caractéristiques des voies (gabarit, tracé, revêtement) ne sont pas identiques et que la priorité, dans la mesure des ressources disponibles, doit être portée sur la voirie de liaison qui revêt plus d'importance pour l'organisation des transports. A Bissau et à Ziguinchor, le réseau primaire est soit insuffisant, soit mal entretenu, soit inexistant dans certaines zones. L'inventaire sur l'état des lieux de la voirie dans ces deux villes montre l'existence de pistes en terre inconfortables, des difficultés de circulation et d'entretien, des routes bitumées plus solides, mais plus onéreuses et augmentant l'imperméabilisation de surfaces importantes.

2.2.Les contraintes liés à un déficite de transport en commun : vétusté et insuffisance de moyens de transport

Malgré un fort taux d'utilisation des transports collectifs à Bissau et à Ziguinchor, plusieurs contraintes pèsent dans ce sous-système de déplacement. Certaines contraintes sont directement liées au fonctionnement du système, d'autres par sont liées à des causes externes. Les solutions proposées par les acteurs, et même par les usagers ne peuvent cependant résoudre le problème de la mobilité urbaine dans les deux villes qu'à court terme. On note de part et d'autre un nombre insuffisant de véhicules de transport en commun en particulier aux heures de pointe et une capacité de service insuffisante. Ces insuffisances se lisent à travers le temps d'attente de véhicule parfois trop long et à travers la surcharge des véhicules circulant dans le sens du flux de pointe, transportant plus de passagers que le nombre maximum autorisé. L'on remarque aussi que la faiblesse de la capacité de la flotte (cars, minibus, *''toca-toca''* et servant au transport collectif à Ziguinchor ou à Bissau) est plutôt liée à une insuffisance de véhicules aux heures de pointe qu'à une inefficacité de l'exploitation du service.

A Bissau ou à Ziguinchor, quel que soit le type d'entreprise considéré (service organisé comme Sotrazig) ou informel comme les cars *''toca toca''* à Bissau, les pratiques d'exploitation sont efficaces. Dans tous les cas, les exploitants cherchent à utiliser au maximum la capacité des véhicules. Toutefois, les usagers souhaitant prendre un *''toca toca''* ou un mini-bus AFTU le long de la route ou au terminus doivent attendre parfois longtemps. Ces longs temps d'attente sont le plus souvent liés aux fortes congestions ; les bus perdent beaucoup de temps dans la circulation ce qui accroît considérablement le temps de trajet des captifs et diminue de fait l'accessibilité. Ce problème se pose moins avec les cars *''toca toca''* Bissau. Une des conséquences principales de la faiblesse de la capacité caractérisant le parc de véhicules des transports collectifs à Ziguinchor et à Bissau est la surcharge des véhicules.

Le principal facteur handicapant l'efficacité du système d'AFTU à Ziguinchor est la taille de leur parc. Il s'y ajoute une forte concurrence du secteur artisanal qui exploite les lignes les plus rentables (les taxis ''*clandos''* dans les courtes distances) permettant aux véhicules de transports collectifs d'atteindre un taux élevé de renouvellement de charge.

A Bissau, hormis les taxis et les *''toca toca''* il n'existe pas encore de société de transport en commun comme à Ziguinchor (AFTU). L'âge des véhicules peut aussi avoir un impact sur la qualité du service. En général le parc à un profil d'âge équilibré si l'âge de la flotte est environ égal à la moitié du véhicule le plus ancien. Selon le rapport du FIDECO de l'année 2008, l'âge maximum des véhicules est de 40 ans alors que l'âge moyen du parc de car *''Ndiagua Ndiaye''* ou de *''toca toca''* est de 28 ans. Mais si l'on y inclut les nouvelles acquisitions de l'AFTU, on constate un rabaissement de l'âge moyen de la flotte à Ziguinchor. L'âge moyen du parc dépasse la moitié de l'âge maximum (22 ans contre 20 ans)[590], donc on en conclut que le parc des véhicules de transports collectifs à Bissau ou à Ziguinchor n'a pas un profit équilibré.

A Ziguinchor, le déséquilibre caractérisant la flotte de transport collectif est lié à une indisponibilité de fonds pour le renouvellement. Même si des efforts sont en train d'être consentis par l'Etat du Sénégal pour le remplacement des cars *''Ndiagua Ndiaye''* et cars rapides par les minibus de l'AFTU dans toutes les villes du pays où ils sont toujours en circulation. Pour ce qui concerne ces mini-bus, leur niveau d'utilisation et les conditions d'exploitation ont réduit leur durée d'amortissement. Pourtant, une moyenne d'âge assez élevée du parc n'encourage pas un opérateur privé à investir dans de nouveaux véhicules. Mais il est encourageant de constater que les autorités ont senti la nécessité d'une réforme et des efforts ont été consentis dans ce domaine ; même si à l'heure actuelle les résultats sont difficilement appréciables. Par le nombre important de pannes générées sur le réseau et l'inconfort dont est soumis le captif du fait de la vétusté du parc de transport collectif contribue à réduire l'accessibilité au centre par ce mode de transport routier.

Comme autres difficultés du système de transport à Bissau et à Ziguinchor, il y a les problèmes liés aux congestions et aux contraintes naturelles saisonnières (l'eau en ville) qui posent des problèmes à l'accessibilité urbaine. En milieu urbain, la question de l'eau tient une place centrale sur la réflexion autour de la problématique de l'accessibilité et de l'urbanisme. Aujourd'hui, l'urbanisme relève de décisions politiques auxquelles nos élus sont souvent très mal préparés. En fait, l'urbanisme est régi par un lourd mécanisme administratif et juridique et

[590] Ngom, (Nd), *op.cit*, p. 245.

devient, du coup un champ de conflits permanent entre intérêts publics et privés. Il suppose des stratégies à long terme qui ne correspondent pas aux échéanciers électoraux. Et bien que soient multiples les enjeux de l'urbanisme, les options d'aménagement de l'espace construit à Bissau et à Ziguinchor sont très souvent irréversibles et ont des effets sur les populations urbaines. La présence de l'eau en surface, comme facteur qui influence l'accessibilité urbaine, s'explique dans une large mesure par la topographie du site.

2.3.Les problèmes d'assainissement dans les villes de Bissau et de Ziguinchor

Pendant longtemps, l'assainissement a été un parent pauvre dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme au Tiers-monde en général, et en Afrique subsaharienne en particulier. Dans les années 1970-80, l'approche dominante de la planification était de type centralisé ou *« Top-down »*. Il s'agit d'un développement par les administrations centrales du service d'assainissement pour satisfaire des besoins identifiés sur les populations. Cette période est aussi appelée phase des technologies appropriées ou phase matérielle. Elle repose sur le développement de technologies alternatives au système collectif d'assainissement systématiquement recommandé par les ingénieurs de l'époque[591].

Les politiques publiques et même les fonds qui proviennent des donateurs internationaux investis dans cette partie du continent sont centrés sur les questions de l'eau. L'on se rappelle que le Conseil Économique et Social de l'Organisation des Nations unies a adopté en 1977 unes résolutions par laquelle, il a fait sien, le rapport de la Conférence des Nations unies sur l'eau tenue à Mar del Plata[592] en Argentine et a déclaré les années 1981-1990 : Décennie Internationale de l'Eau Potable et de l'Assainissement (DIEPA) dont le slogan est : *« l'eau et l'assainissement pour tous »*. Au moment de la DIEPA, la couverture mondiale en

[591] Koanda, (H), Vers un assainissement urbain durable en Afrique Subsaharienne : Approche innovante de planification de la gestion des boues de vidange, Thèse n° 3530 (2006), Faculté Environnement Naturel, Architectural et Construit, Institut des sciences et technologies de l'environnement, Section des Sciences et Ingénierie de l'Environnement, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, le 30 Mai 2006, p. 20-21.

[592] Première conférence des Nations Unies sur l'eau ayant un impact d'envergure sur le dialogue au niveau mondial et sur l'élaboration des Programmes des Nations Unies, la Conférence de Mar del Plata constitue l'ouverture d'une politique globale d'action sur l'eau. C'est à l'occasion de cette réunion que seront également fixés les buts de la Décennie internationale de l'eau potable et de l'assainissement. Mar del Plata peut être considérée comme point de référence dans le domaine de la gestion de l'eau et son développement. Elle a abouti par le Plan d'Action de « Mar del Plata » qui peut être résumé comme suit : l'eau est un bien commun. Et quel que soit le niveau de développement ou la situation sur le plan socio-économique, tous les êtres humains devraient avoir accès à une eau potable de qualité et en quantité suffisante pour satisfaire leurs besoins essentiels. La Conférence Mar del Plata est la première du genre organisée par les Nations Unies sur l'eau.

assainissement était de 13 %, et le manque d'eau potable et de services d'assainissement était la cause principale d'environ 10 à 20 millions de morts par an[593].

A travers la DIEPA, l'ONU veut accélérer l'accès à l'assainissement et l'accès à l'eau potable surtout dans les pays sous-développés. Le constat général est que l'essentiel des investissements sont captés par le secteur eau. La part qui revient au volet assainissement dans la DIEPA tourne entre 7 à 10 %. Même en 2000, lorsqu'il fallait élaborer les OMD, la problématique de l'assainissement n'est pas encore tellement prise en compte. C'est l'OMD 7 qui prend en compte à la fois l'eau, l'hygiène, l'assainissement et l'environnement.

Koanda Halidou est largement revenu dans sa thèse sur les principales difficultés dans la mise en œuvre de la DIEPA. Selon lui, lors de la DIEPA, les approches ont quelque peu évolué, en particulier à travers la prise en compte de la participation financière des populations pour assurer la continuité des efforts (rapport coût/efficacité). Cette période a connu également l'intervention massive des ONG et des organisations communautaires pour assurer le recouvrement des coûts, la participation financière des populations ou en force de travail, et le test des femmes dans la promotion de l'hygiène familiale et de l'assainissement urbain. Sur le plan institutionnel, les ONG et les organisations communautaires de base ont été impliquées pour augmenter la participation des populations et la mise en place de mécanismes alternatifs de financement et de gestion. L'approche *« Top down »* qui prévalait a été remplacée progressivement par celle dite *« Bottom-up »* ou participative.

La DIEPA a donc permis le succès de nombreuses initiatives communautaires basées sur l'implication des ménages là où les autres approches ont échoué, en favorisant l'accès à l'assainissement amélioré aux populations pauvres. Elles ont été imposées par les associations, les ONG et les autres organisations communautaires de base dans le but de réduire les coûts et en profitant de leurs meilleures connaissances du contexte, des besoins et des réalités. Cependant, elles ont toutes couvert des proportions très limitées de la population totale sans assainissement. Ces initiatives sont difficilement multipliables et réalisables à l'échelle d'une ville ou d'un pays, car elles se passent sans réelle coordination avec les autorités locales, et sans prise en compte du bien-être de l'ensemble de la population. Cette approche souffre aussi assez souvent de la prise en compte insuffisante des normes et standards et du manque de continuité dans le temps.

[593] Koanda, (H), Vers un assainissement urbain durable en Afrique Subsaharienne : Approche innovante de planification de la gestion des boues de vidange, Thèse n° 3530 (2006), Faculté Environnement Naturel, Architectural et Construit, Institut des sciences et technologies de l'environnement, Section des Sciences et Ingénierie de l'Environnement, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, le 30 Mai 2006, p. 21.

Les approches basées sur le marché ont surtout été développées dans le cadre du Programme Eau et Assainissement de la Banque Mondiale. Elles se basent surtout sur la complétion du secteur privé et la demande informée. Avec cette approche, seuls les ménages ayant les moyens peuvent avoir accès aux services, tandis que les plus pauvres sont exclus. Il est difficile, voire impossible, de couvrir l'ensemble de la population dans un contexte de pauvreté accrue, car même de faible coût, les technologies restent inaccessibles pour un bon nombre de la population. Dans les villes de Bissau et de Ziguinchor les ouvrages subventionnés bénéficient à la classe moyenne et non aux ménages pauvres, cibles du Plan Stratégique d'Assainissement. La force de cette approche est de baser sur le dynamisme et le savoir-faire du secteur privé ; tandis que ses principales faiblesses résident dans l'incapacité du marché libre pour satisfaire les besoins et le non prise en compte des effets du choix d'un ménage sur son voisinage.

Dans l'approche centralisée ou planifiée, ce sont les ingénieurs et les planificateurs qui ont défini la demande des populations et ont développé le service et les infrastructures pour y répondre. Les technologies souvent proposées sont non inadaptées au contexte socioculturel ou hors de portée des populations. Les infrastructures réalisées ont alors souffert du manque d'entretien et même d'utilisation dans certains cas, du fait de l'impossible recouvrement des coûts d'investissement et d'entretien et de la non-participation des populations aux choix et prises de décision. Le recours à des spécialistes et aux connaissances disponibles, le principe de planifier sont les principales forces de cette approche. Ses faiblesses résident dans le peu d'attention aux opinions et besoins des usagers, l'oubli des couches défavorisées et l'inadaptation des solutions aux réalités locales.

Le manque d'outils d'aide à la décision et aux choix stratégiques est aussi une des raisons majeures des résultats mitigés de la DIEPA ; l'assainissement n'a pas toujours été considéré par les pouvoirs publics comme une priorité ni un secteur rentable comme l'eau potable. Le développement de technologies à faible coût a été la principale réponse dans la plupart des villes en Afrique l'Ouest. Ça a longtemps été le cas dans les villes de Bissau et de Ziguinchor. La DIEPA a eu le mérite malgré ces carences d'avoir favorisé l'accès aux services sociaux de base d'assainissement (latrines essentiellement) d'attirer l'attention de la communauté internationale sur l'ampleur des besoins et des défis à relever (technologies, financier, institutionnel). Elle a donné l'occasion de tester de nouvelles approches notamment participatives avec l'implication des communautés, des usagers et surtout des femmes ; de promotion de l'assainissement et de l'hygiène du milieu.

Il a fallu attendre la Conférence des Nations unies sur le Développement Durable qui s'est tenue à Johannesburg en Afrique du Sud du 26 août au 4 septembre 2002 pour que les questions liées à l'assainissement soient plus ou moins prises en compte d'une manière effective. Lors de ce Sommet, la question de l'eau et de l'assainissement font partie des thèmes prioritaires à prendre en charge.

Même si la plupart des pays concernés par les OMD comme le Sénégal et la Guinée-Bissau n'ont pas atteint les objectifs du millénaire dans beaucoup de secteurs comme l'assainissement, l'environnement et l'hygiène, la question de l'accès à l'eau potable est aujourd'hui pour le Sénégal atteint contrairement pour la Guinée-Bissau. L'accessibilité à l'eau potable et en quantité est atteinte à 87 % au Sénégal même s'il faut noter qu'il y a toujours des zones où la question de l'accès à l'eau potable demeure. Mais pour ce qui concerne l'assainissement, rares sont les pays qui ont atteint cet objectif des OMD. Le Sénégal aussi bien que la Guinée-Bissau ne font pas exception. Aujourd'hui, les questions de l'assainissement constituent un véritable casse-tête dans les villes de Ziguinchor et de Bissau. En 2002 par exemple, le Sénégal s'était fixé comme objectif dans l'assainissement rural d'atteindre un taux de 63 %, mais à l'heure du bilan en 2015 les réalisations de ces objectifs tournés en 30 et 40 %[594].

En septembre 2015, une nouvelle feuille de route internationale pour un développement plus soutenu et durable est lancée. Il s'agit des ODD[595] qui remplacent les OMD. Ils doivent être atteints par tous les États membres de l'ONU d'ici à 2030. Ce qui signifie que tous les pays sont appelés à relever conjointement les défis urgents de la planète. Dans les ODD 6, il est question de l'accès universel de tous à l'eau potable et en quantité suffisante à un coût abordable, ainsi qu' à un assainissement adéquat. Pour les Nations unies, l'accès à l'eau potable et à des installations sanitaires est un droit de l'homme. Associé à la ressource eau, il est un facteur déterminant pour tous aspects du développement social, économique et environnemental. Si les OMD incluent des cibles relatives à l'eau et aux installations sanitaires, d'autres aspects cruciaux pour le développement durable n'ont pas été abordés dans cette dynamique. Parmi ces derniers, on peut citer la gestion des ressources hydriques, l'élimination des eaux usées, la qualité de l'eau et la réduction de la vulnérabilité face aux catastrophes liées à l'eau.

[594] Monsieur Sow, Directeur du service régional de l'assainissement de Ziguinchor.

[595] C'est les 17 objectifs de développement durable et leurs 169 cibles. Ils forment la clé de voûte de l'Agenda 2030. Ils tiennent compte équitablement la dimension économique, de la dimension sociale et de la dimension environnementale du développement durable et intègrent pour la première fois l'éradication de la pauvreté et le développement durable dans un dispositif commun.

C'est la raison pour laquelle l'ODD 6[596] vise à garantir l'accès à l'eau et à des services d'assainissement et d'hygiène. Il comprend notamment des cibles relatives à la protection et à la restauration des écosystèmes liés à l'eau (les montagnes, les forêts, les zones humides, les rizières et les lacs). Il est également prévu d'améliorer la qualité de l'eau et de réduire la pollution des eaux, notamment la pollution induite par des produits chimiques dangereux.

Enfin, il s'agit de développer la coopération internationale pour aboutir à une gestion intégrée des ressources hydriques à tous les niveaux. La question de l'assainissement est désormais une préoccupation majeure. Il faut que d'ici à 2030, assurer l'accès de tous, dans des conditions équitables, à des services d'assainissement et d'hygiène adéquats et mettre fin à la défécation en plein air, en accordant une attention particulière aux besoins des femmes et des filles et des personnes en situation vulnérable[597].

Pour répondre aux exigences des ODD beaucoup de villes se sont dotées d'un Plan Directeur d'Assainissement (PDA) en plus d'un PDU sans lequel un aménagement viable, durable et vivable ne peut être atteint. Ainsi, dans le cadre de l'appui qu'elle apporte aux pays africains, la Facilité africaine de l'Eau (FAE) a soutenu l'Etat du Sénégal pour la préparation du PDA de la ville de Ziguinchor (PDAZ). Ce projet, qui a démarré en 2008, a permis à la mairie de Ziguinchor de disposer :

- des études diagnostiques exhaustives sur la situation de l'assainissement dans cette ville ;
- d'un PDA à l'horizon 2025 ;
- d'un plan d'investissement prioritaire ;
- d'une évaluation de l'impact environnemental de la mise en œuvre dudit plan ;
- et d'un plan d'investissement détaillé jusqu'à l'horizon 2025 pour le drainage des eaux pluviales, la collecte, le traitement des eaux usées et des excréta et l'assainissement écologique des parcelles,
- et d'ouvrages pilotes d'assainissement in-situ.

Après l'adoption de ces études, la municipalité de Ziguinchor a jugé nécessaire d'engager la mise en œuvre du Plan d'Investissement Prioritaires sans attendre l'organisation de la table ronde des bailleurs de fonds pour son financement. C'est dans ce cadre qu'elle a répondu à l'appel à proposition lancé par la FAE en septembre 2011 pour le financement des projets devant contribuer à l'amélioration de la chaîne d'assainissement dans les quartiers

[596] Comprend 6 objectifs.
[597] ODD 6.2

urbains pauvres. Le présent projet fait donc suite au document de requête par la mairie de Ziguinchor en février 2012, après acceptation de sa note conceptuelle soumise à la FAE dans le cadre de l'appel à projets ci-dessus évoqué. Ce projet, est le premier investissement que l'État du Sénégal réalisera dans le cadre de la mise en œuvre du PDAZ[598].

En 2012, Ziguinchor est la seule ville de toute la Casamance naturelle qui s'est dotée d'un PDA Présentement, il y a le PDA de Bignona, d'Oussouye et de Cap-Skirring qui sont en cours de réalisation. Ce qui atteste d'une volonté réelle de plus en plus affichée au niveau des études auprès des autorités sénégalaises de faire une planification pour l'atteinte des ODD en ce qui concerne l'assainissement d'ici à l'horizon 2030 dans toutes les villes du pays.

Une fois ces études terminées, 2012, la ville de Ziguinchor a capté un financement de la BAD pour la réalisation d'égouts qui prendra en charge les eaux usées et une partie pour le financement de la construction des latrines. Le PDA était phasé et comprenait trois rubriques que sont :

- la gestion des eaux usées ou assainissement collectif ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- l'assainissement autonome c'est-à-dire la construction de latrines.

Pour ce qui concerne la gestion des eaux usées (assainissement collectif), il y a la phase prioritaire ou phase pilote qui est en cours de réalisation *(Photo 28)*. Pour ce qui est de cette phase trois zones sont concernées. Il s'agit de Boucotte Nord, Santhiaba, et Boudody-Escale. Sur cette phase prioritaire la ville a obtenu de la BAD un financée à hauteur de 5 à 6 milliards de francs CFA en 2014 et ce financement prend en charge la réalisation de 22 kilomètres de réseau, 1863 branchements sociaux, une station de pompage et une station d'épuration qui est en cours de réalisation et est installée derrière le quai de pêche de Boudody[599]. Trois entreprises se partagent les travaux. Il s'agit de la Compagnie Sahélienne d'Entreprise (CSE) qui a gagné le marché de la construction des 22 kilomètres du réseau d'égouts, de l'ONAS (Office Nationale de l'Assainissement du Sénégal) qui construit la Station de Traitement et d'Épuration des eaux usées et Pluviales (STEP) et procède aux branchements au réseau, et de l'entreprise algérienne CHIALI qui se charge de la gestion et de l'exploitation du réseau. Il est prévu une deuxième et troisième phase pour couvrir toute la ville de Ziguinchor.

[598] Amélioration de la gestion et de la valorisation des boues de vidange dans la ville de Ziguinchor, République du Sénégal, Rapport d'Évaluation, Tunis, Avril 2013, p. 1.

[599] Entretien réalisé le 10/08/2017 avec Monsieur Sow, Chef du Service Régional de l'Assainissement de Ziguinchor.

Photo 28: La STEP de Ziguinchor en construction
(Source : Gomis E.N, 2017)

Au mois d'août 2017, l'ONAS était à 42 % du taux de réalisation. Le projet est composé de trois volets : un volet réseaux, un volet station de pompage, et la STEP[600]. Jusqu'à présent, il existait à Ziguinchor un réseau de collecte des eaux pluviales vétuste qui date de l'époque coloniale et ne concerne que quels quartiers du centre-ville, mais pas de réseau de collecte et d'assainissement des eaux usées. C'est un réseau constitué essentiellement de canaux à ciel ouvert géré par la commune de Ziguinchor. Ce réseau n'est pas géré par l'ONAS.

Le réseau des eaux usées et le réseau des eaux pluviales sont des réseaux séparés. Le réseau en tant que tel comprend deux lots. Il y a le lot 1 qui concerne le réseau, les branchements et la station de pompage qui est gagné par la CSE, et la STEP qui est le lot 2 et est réalisée par une entreprise CHIALI. Ce réseau prend en charge trois zones dont Boucotte nord, Santhiaba, Boudody-Escale qui était déjà définie dans le PDU. Elles constituent donc la phase prioritaire de la réalisation du réseau d'assainissement des eaux usées à Ziguinchor. Il y aura une seconde phase pour boucler et dont la BAD et l'État du Sénégal ont déjà donné le financement à hauteur de 50 % pour chaque partie. L'UE serait également intéressée par la seconde phase ce qui pourrait élargir encore le projet à d'autres zones[601].

Pour ce qui concerne le volet de l'assainissement autonome, il y a un don de la FAE qui a versé directement à la mairie de Ziguinchor le financement pour la construction de 820 latrines dans dix quartiers périphériques de la ville. Les travaux ont déjà démarré et aujourd'hui en est à près de 400 réalisations.

[600] Entretien avec Amadou Lamine Ba, Chef du Service Régional de l'ONAS de Ziguinchor, entretien réalisé le 14 Août 2017 à Ziguinchor.

[601] Entretien avec Amadou Lamine Ba, Chef du Service Régional de l'ONAS de Ziguinchor, entretien réalisé le 14 Août 2017 à Ziguinchor.

Par rapport à la problématique du développement durable, l'assainissement occupe une place très importante. C'est pour cette raison que depuis le Sommet des Nations unies sur le Développement Durable à Johannesburg en 2000, les questions liées à l'assainissement avaient attiré beaucoup d'attention de la part des bailleurs et décideurs. Une ville ne peut atteindre un développement optimal sans pour autant régler les problèmes liés à l'assainissement. Parler de ville durable, c'est aussi parler de l'assainissement qui s'il est bien pris en charge permet de régler les velléités d'ordre environnementales, du cadre de vie, mais aussi de santé publique. Comme on le dit assez souvent, il vaut mieux investir pour avoir un assainissement adéquat et de qualité, que d'investir pour se soigner.

A Ziguinchor ou à Bissau comme dans la plupart des villes du Sénégal et de la Guinée-Bissau, ne disposait pas d'un réseau adéquat pour la gestion des eaux usées et des boues de vidange. Les excréments sont jetés dans la nature sans traiter cet impact négativement sur l'environnement et le cadre de vie. Il n'existait pas de centres ou d'infrastructures adaptées pour la prise en charge de ces excréta à Bissau et à Ziguinchor. Cette situation est une atteinte grave à l'environnement.

2.4.Le problème des inondations : Analyse du milieu physique à partir des Modèle Numérique de Terrain (MNT) à Bissau et à Ziguinchor

Les villes de Bissau et de Ziguinchor en d'Afrique subsaharienne sont en expansion constante, et enregistrent le plus fort taux d'urbanisation. La croissance démographique est fortement corrélée à une expansion spatiale mal gérée. Ce qui se traduit concrètement dans le paysage urbain par des politiques de planification défectueuses. Cette mauvaise planification engendre une série de problèmes : augmentation du coût des équipements et des services de base, consommation importante de terres au détriment de l'agriculture et un accroissement de la vulnérabilité face aux risques d'inondation.

2.5.Inondation et analyse du MNT à Bissau

Ce point met en évidence les différentes facettes morphologiques de la ville de Bissau à partir du traitement du MNT. L'analyse du milieu physique se base en première approche sur la perception du relief et de la géomorphologie, et s'appuie notamment sur l'exploitation visuelle de photos aériennes. Les variables obtenues permettent d'établir la relation fonctionnelle entre l'occupation du milieu et le réseau hydrographique. La facette morphologique obtenue permet de discuter de l'influence des caractéristiques du milieu physique dans les choix

d'aménagement de l'espace. La stratification du paysage qui découle des différents niveaux altitudinaux offre trois niveaux de d'interprétation de la zone d'étude :

- les zones de hautes altitudes (23 m à 56 m *Carte 22*) : c'est le plus grand espace qui présente une uniformité des modes d'utilisation du milieu par les populations. Cette situation est liée aux caractéristiques du modelé qui justifie de l'importance des superficies occupées par l'habitat et appréhendées par les statistiques d'occupations du sol tirées par l'interprétation d'images satellite. Les quartiers concernés sont représentés dans le *Tableau 16*.

Tableau 16: Les zones de hautes altitudes

Numéro sur le MNT	**Quartiers**	**Numéro sur le MNT**	**Quartiers**
1	Aeroporto	46	Q.G
5	Plaque Fase II	47	Luanda
6	Zibra	48	Antula
7	Plaque Fase III	49	Lala Quema
8	Bairro do Emigrante	53	Tchada
9	Enterramento 2 Fase	56	Rossio Calequir
10	Bra	58	Pefini
21	Cuntum Hospital 3 Agosto	60	Cupelom de Baixo
25	Bissaque de Cima	61	Cupelom de Cima
26	Penha Fase I	62	Reno Gambeafada
29	Bra Lisboa	83	Enterramento 1 Fase
30	Bra Cuntango	84	Cemitério Novo
35	Bairro Ajuda II	66	Paal
36	Bairro Belem	67	São Vicente de Paulo
38	Bandim Zona I	68	Coco
42	Bairro Missira	72	Pluba II
43	Bairro Intern	74	Djogro de Cima
44	Bairro Ajuda I	75	Antula Bono
77	Reino d'Antula		

(Source : Gomis, E.N, 2018)

- les zones à altitude moyenne (4 m à 16 m *Carte 22)* : elle est caractérisée par des altitudes moyennes. Cette caractéristique provoque une incursion de zones humides qui provoque des situations d'insalubrité. Elle abrite des unités morphologiques hétérogènes qui se caractérisent par des conditions géologiques et hydrologiques association de sols divers. L'incursion d'un type de végétation aquatique témoigne des risques d'inondation. Le *Tableau 17* regroupe ces quartiers à altitude moyenne.

Tableau 17: Les quartiers à altitude moyenne

Numéro sur le MNT	**Quartiers**	**Numéro sur le MNT**	**Quartiers**
2	Bissalanca Rotunda Do Aeroporto	28	Bairro Militar
3	Hafia de Cima	32	Alto Bandim
4	Hafia Baixo	33	Cuntum Baixo
11	Penha Prisao	34	Cuntum Cima
12	Quellele Fase I	39	Bandim Zona 8
13	Qullele Fase II	40	Bandim Zona 7
14	Cuntum Madina	41	Bairro de Penha
15	Cuntum Quellele	50	GrandaPessube
18	Penha Neto	51	Bandim Zona II
19	Quelele Buno	57	Bandim Mindara
20	Cuntum Bon	59	Sintra Nema
22	Penha Embaixcada	69	Bolonha
23	Sao Paoulo	73	Coqueiro
24	Plaque I	81	Ilheu do Rei
27	Penha Fase III		

(Source : Gomis, E.N, 2018)

- les zones aux basses altitudes **:** elles correspondent aux quartiers aux altitudes généralement situées en bas du niveau marin. Elles sont les plus exposées aux phénomènes d'inondation et à l'insalubrité. Ces quartiers constituent des réceptacles naturels des eaux en cas de forte pluviométrie à cause, notamment, de la faiblesse du niveau altimétrique (- 13 et 4 m *Carte 22*) d'altitude. La forte présence d'eau entraîne la pratique d'activités agricoles d'où la cohabitation de l'habitat et des zones de culture. Les quartiers à altitude basse sont les plus exposés. Ils sont regroupés dans le *Tableau 18.*

Tableau 18: Les quartiers à basses altitudes

Numéro sur le MNT	Quartiers	Numéro sur le MNT	Quartiers
31	Bissaque de Baixo	65	Santa Luzia
37	Santa Lagoa	70	Bolola
45	Pluba II	71	Abilio Santos
52	24 de Setembro	76	Piana
54	Bissau	78	AntulaQuio
55	Chaopapel Varela	79	Bolonha
63	Portos	80	Djogro de Baixo
64	Antula		

(Source : Gomis, E.N, 2018)

Les conclusions que l'on peut tirer de cette analyse sont les suivantes :

- une sous-évaluation générale des altitudes ;

- une existence d'une pente générale qui isole néanmoins un modèle permettant de distinguer nettement des zones basses, des zones moyennement, et des zones d'une assez haute altitude.

L'analyse du *Tableau 18* montre bien les différences de risque d'inondation et d'insalubrité qui existent entre les différents quartiers de la ville. Cette structuration reste donc assez hétérogène, mais avec une hégémonie des quartiers situés en haute altitude. Toutefois, la nature des unités morpho-pédologiques, lorsqu'elles sont associées aux caractéristiques pédologiques, peut introduire d'autres critères purement morphologiques qui aideraient à mieux synthétiser les informations et à mieux planifier l'aménagement de la ville.

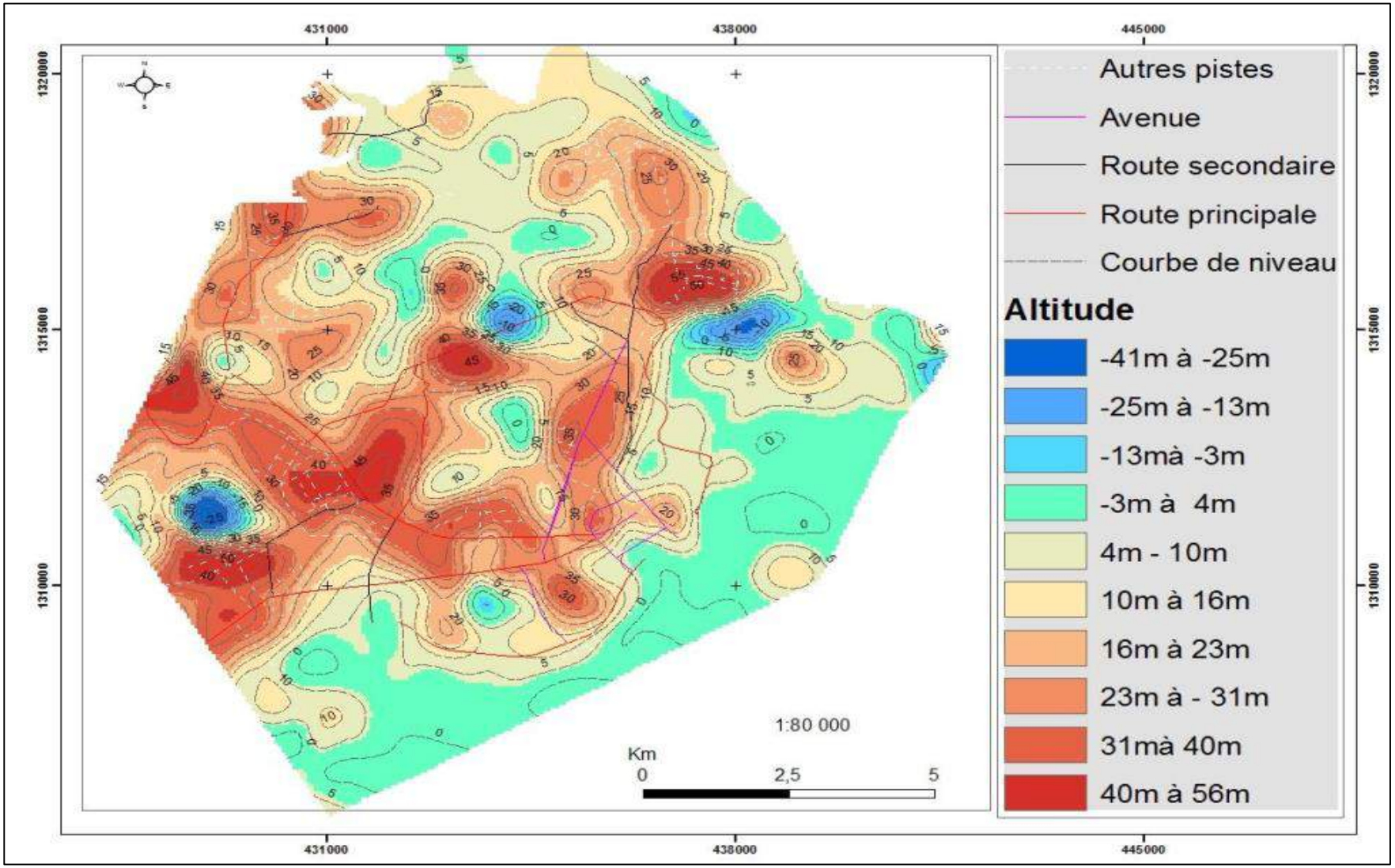
Les conclusions que l'on peut en tirer sont fonction des objectifs poursuivis et de l'échelle d'intervention :

- dans le domaine de l'agriculture périurbaine, la carte des facettes morphologiques constitue un document utile, car la carte des facettes morphologiques permet de délimiter les deux unités de paysage les plus importantes sur le plan agricole : la plaine alluviale ;

- dans le cadre d'une cartographie de type morpho-pédologique, le traitement d'un modèle numérique de terrain apparaît comme une information complémentaire permettant d'analyser le modelé sous un aspect morpho-dynamique qui servirait à mieux caractériser les potentialités et les contraintes des sols associés ;

- dans le cadre d'une étude environnementale, les facettes morphologiques servent de base à une analyse de la répartition des principaux domaines d'occupation du sol (habitat, industrie, réseau d'assainissement, cultures, jachères, etc.) et fournissent une aide précieuse permettant une meilleure appréhension des logiques de mise en valeur de l'espace, qu'il s'agisse des risques environnementaux ou des impacts occasionnés par une occupation quelconque de l'espace.

Ainsi, l'analyse du MNT *(Carte 22)* de Bissau montre qu'il existe bien une analogie entre la carte des facettes morphologiques et l'occupation du sol. On reconnaît les principales formes du relief, à savoir : la plaine alluviale et les surfaces témoins des différents aplatissements, mais sans pour autant en retrouver de façon précise les limites. C'est ainsi que l'introduction de variables décrivant la concavité et la convexité permet très probablement de mieux préciser les limites entre les facettes morphologiques. Mais pour aller plus loin dans l'analyse des résultats, il est intéressant de croiser numériquement ces unités morphologiques et les informations liées à l'occupation des sols.



Carte 22: Modèle Numérique de Terrain de Bissau

(Source : Gomis, E.N, 2019)

La ville de Bissau s'est développée de façon discontinue selon certaines périodes politiques traversées par le pays. Durant l'ère précoloniale, la ville n'est qu'un bourg rural. Les Pepels, ethnie guerrière et colonisatrice, y installent une organisation territoriale centralisée et fortement hiérarchisée. Les habitations sont construites avec des matériaux locaux tels que le banco et la paille. L'urbanisation se fait sous une conception occidentale et ségrégationniste (plans, bornage, parcellisation homogène) afin de mettre en œuvre une politique de ségrégation sociale et mieux affirmer le pouvoir colonial. Un hôpital a été construit en 1843, et qui sépare le quartier indigène et celui européen est réalisé

Pour les Européens, des bâtiments solides sont édifiés, l'électricité est installée, ainsi qu'un réseau de caniveaux et un puits sont forés dans l'enceinte de la forteresse. Face à la poussée démographique, une première politique urbaine est mise en œuvre. De grands aménagements sont effectués : un réseau d'adduction d'eau dans la périphérie immédiate du centre-ville, un nouveau marché. Un lotissement systématique de certains nouveaux quartiers est engagé. Une politique de laisser-faire urbain voit alors le jour avec les indépendances et se maintient jusqu'à nos jours. La ville irrégulière se développe fortement, la spéculation foncière progresse et l'étalement urbain croît. Ce qui est à l'origine d'occupation irrégulière de l'espace urbain avec la prolifération de quartiers spontanés sans lotissement ni aménagement aucune *(Photo 29).*

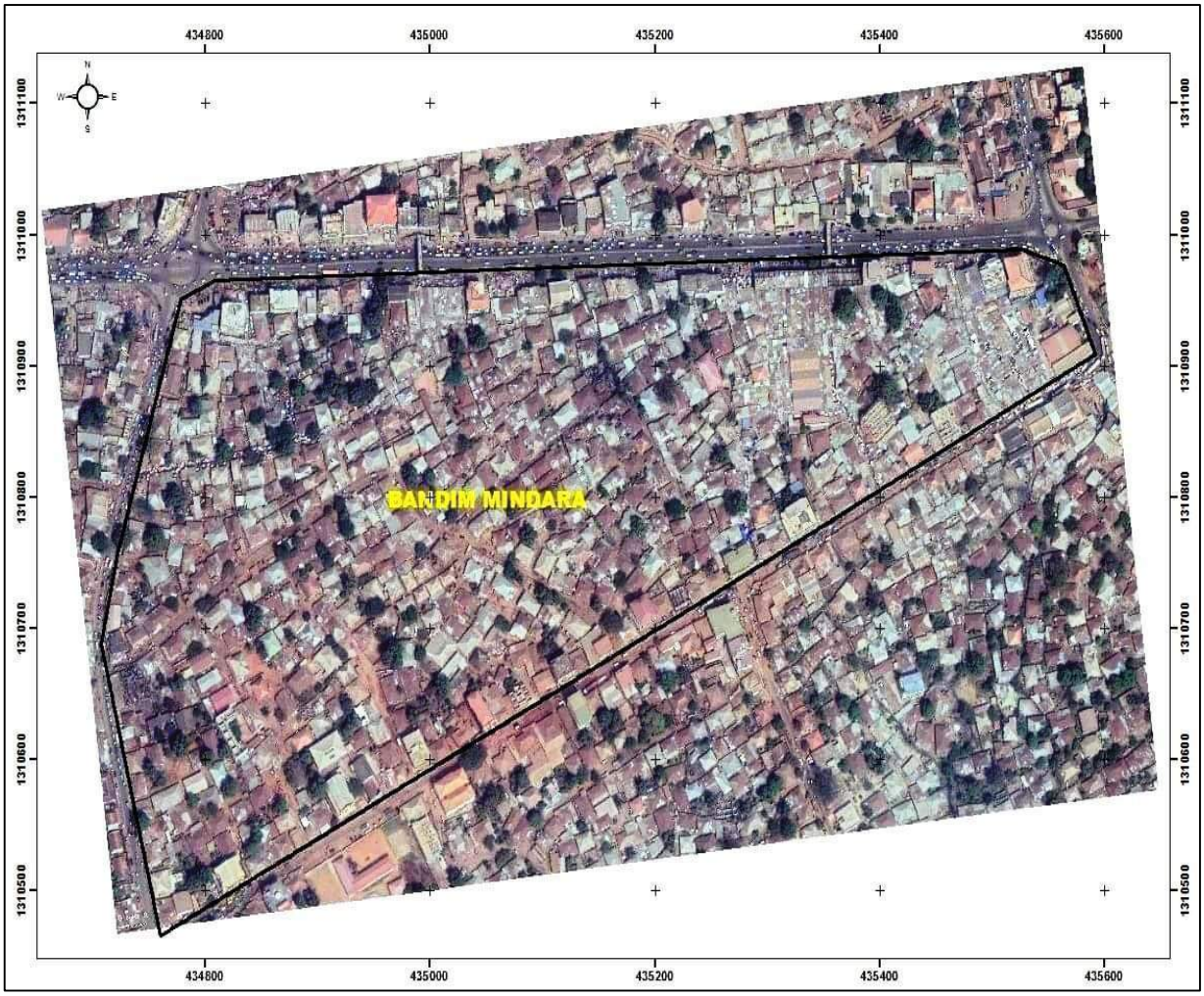


Photo 29: Occupation anarchique de l'espace dans les quartiers de Bandim et Mindara une des causes anthropique des inondations à Bissau

(Source : Google earth)

Ces installations des populations se font le plus généralement au niveau des zones non *« édificandi »* mais aussi vers les voies naturelles de passage des eaux de pluies. Ce qui est à l'origine de beaucoup d'inondations dans la ville dépourvu de système d'évacuation des eaux pluviales avec son lot de conséquence (cf. *Carte 22* et du *Tableau 18).* Les installations humaines sont souvent construites en paille, en banco, ou en latérite, même s'il y en a quelques-unes qui sont en ciment. Le 27 septembre 2004, les fortes pluies qu'a connues la ville, on était à l'origine d'inondations fleuve avec 3 morts et de nombreux sinistrés. Ces importants volumes pluviométriques, qui s'abattent sur la capitale, provoquent d'énormes dégâts au sein des lieux d'habitations et des écoles. La plupart de ces maisons, construites en banco, résistent difficilement et finissent par s'écrouler faisant parfois des pertes de vies humaines et d'importants dégâts matériels.

A Bissau tout comme à Ziguinchor, les inondations sont principalement dues aux eaux pluviales qui ruissellent en direction des cours d'eau et des bas-fonds, qui finissent par déborder. Les inondations peuvent ainsi être provoquées par le débordement d'un point d'eau, ou par la stagnation des eaux pluviales ne parvenant pas à s'infiltrer dans le sol. Bien que les précipitations soient d'origine naturelle, le ruissellement est accéléré, surtout en milieu urbain, par :

- l'imperméabilisation des sols (routes, bâtiments, parkings et autres infrastructures) ;
- la nappe phréatique affleurante, signifiant une saturation rapide des sols ;
- l'énorme quantité de déchets plastiques qui, mélangés à la boue, finissent par former une épaisse couche imperméable qui empêche l'infiltration de l'eau dans le sol ;
- la dégradation des sols due à de mauvaises pratiques agricoles ;
- le déboisement.

Il a déjà été démontré que les populations les plus précaires sont particulièrement vulnérables aux aléas climatiques. Il existe une corrélation entre la morphologie urbaine mal contrôlée (les quartiers pauvres périurbains) et l'exposition au risque de catastrophes, de telle sorte que les communautés urbaines les plus pauvres sont les plus vulnérables[602]. La stagnation des eaux devant leurs maisons entraîne des problèmes sanitaires. L'insalubrité provoque la pullulation d'agents pathogènes et vecteurs de maladies (mouches, moustiques et autres insectes) et la prolifération des maladies infectieuses et parasitaires comme le paludisme qui reste endémique dans les zones régulièrement inondées à cause de la présence des moustiques toute l'année.

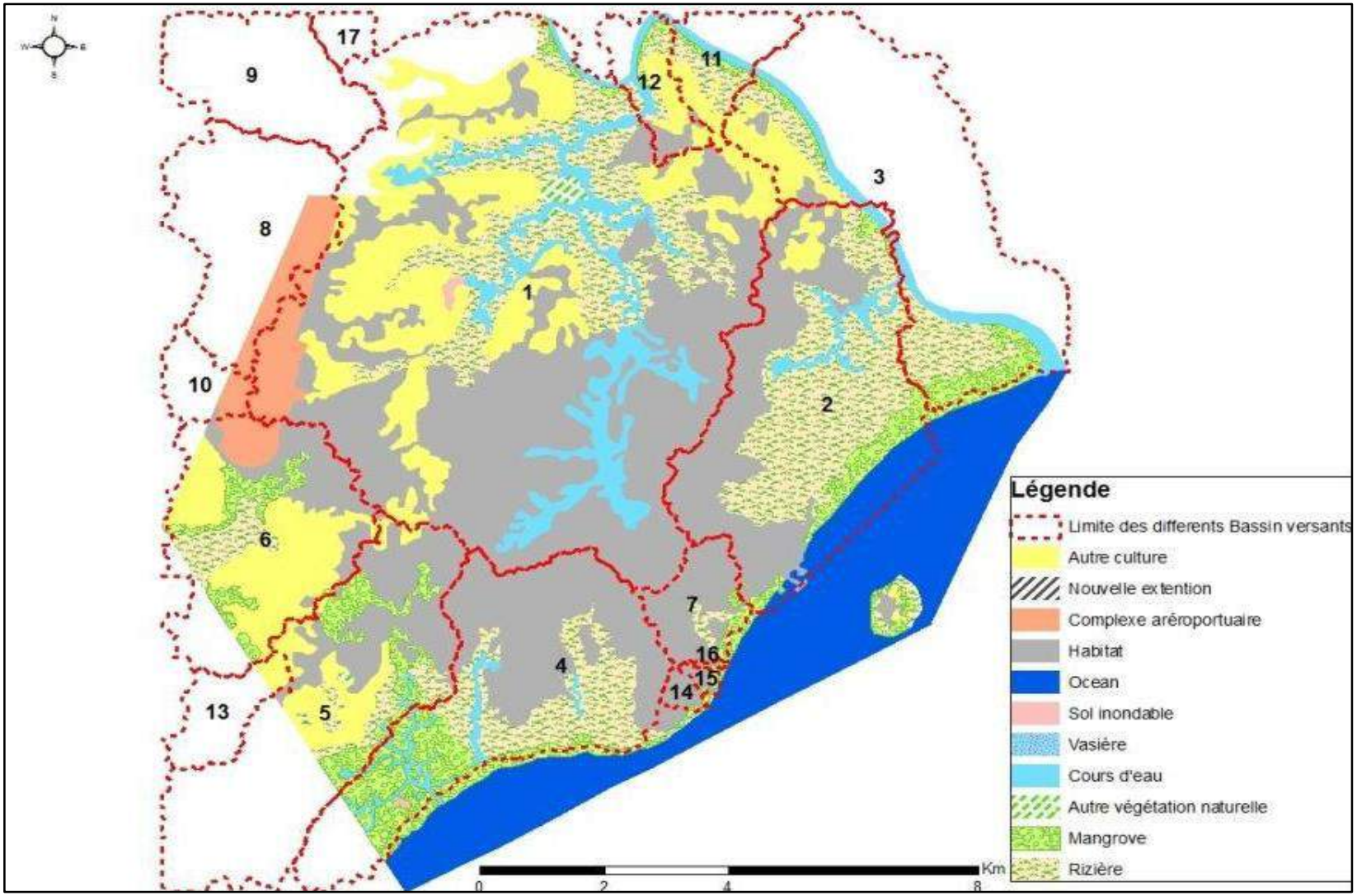
Il est également noté dans les quartiers affectés la présence de maladies dermatologiques dont les enfants semblent être les plus exposés. La présence des puits traditionnels dans certaines concessions des quartiers implantés dans des zones de dépression pose aussi des problèmes de santé. La stagnation des eaux de pluies, la nature sub-affleurante de la nappe et la présence des latrines non loin de ces puits, le tout dans une ambiance d'ordures de tout ordre déposées dans les maisons et aux alentours, augmentent les risques sanitaires, d'où les opérations de restructuration des quartiers les plus exposés de la périphérie immédiate du centre-ville, financées par la Banque Mondiale. Mais les mauvaises pratiques continues des populations et le laxisme des agents de l'État central corrompu n'aident pas à enrayer le

[602] Thouret, (J.C), D'Ercole, (R), *« Vulnérabilité aux risques naturels en milieu urbain : effets, facteurs et réponses sociales ». Cahiers sciences humaines n°32*, 1996, pp. 407-422.

phénomène. On reconnaît les principales formes du relief, à savoir : la plaine alluviale et les surfaces témoins des différents aplatissements.

Photo 30: Habitations dans une zone de basse altitude non ''aedificandi'' dans le quartier de Cuntum Madina
(Source: Gomis E.N, juillet 2019)

De manière globale, la vulnérabilité de la ville de Bissau émane tout d'abord de l'environnement physique du site. L'existence de bassins versants et de sous-bassins permet de drainer les eaux de pluie vers les quartiers périphériques. Ces quartiers constituent les réceptacles naturels des eaux pluviales et continuent de s'étendre sur les zones marécageuses *(Photo 30)*.



Carte 23: combinaison de l'occupation du sol et les bassins versants de la ville de Bissau
(Source : Gomis, E.N, 2020).

Face à la dynamique démographique, des zones non propices à l'implantation humaine au niveau de la périphérie sont occupées sans aménagement ni réseau d'assainissement. C'est la raison pour laquelle se multiplient les phénomènes d'érosion hydrique *(Photo 31)* et d'inondation sur une bonne partie des quartiers dans les zones à basse altitude.

Photo 31 : Phénomène d'érosion hydrique des axes de communication à Bairro Militar Bissau

(Source: Gomis, E.N, 2018)

En outre l'existence de dix-sept bassins versants comme réceptacles naturels des eaux de pluie à Bissau (*Carte 23*) permet d'identifier les quartiers qui reçoivent ou se partagent les eaux issues du ruissellement pluviale, en dehors d'un système d'assainissement approprié**.** Ainsi on remarquera qu'une bonne partie des quartiers de la commune est drainée par le bassin N°1 et les bassins N°2 *(Tableau 19)*. Ce dernier, situé principalement dans la zone des rizières et des mangroves (sud-est de la ville) abrite des quartiers particulièrement exposés aux inondations (*Chao De Pepel, 24 Setembro, Antula, Bolonha, Bolola, Piana*).

Tableau 19: Tableau des different basins versants et des quartiers drainés à Bissau

Bassin N°1	Bassin N° 2	Bassin N° 4	Bassin N°5	Bassin N° 6	Bassin N°7	Bassin N°8	Bassin N° 10	Baasin N°14	Bassin N°15	Bassin N°16
Aeroport	Pluba Ii	Quelele Fase Ii	Enterramento 2 Fase	Aeroport	Alto Bandim	Aeroport	Aeroport	Alto Bandim	Alto Bandim	Alto Bandim
Bissaquil Rotunda Do Aeroporto	Q.G	Cuntum Madina	Bra	Plaque Fase II	Bairro Belem					Chao De Pepel
Hafia De Cima	Luanda	Cuntum Quellele	Penha Prisao	Zibra	Bandim Zona I					
Hafia Baixo	Granda Pessube	Cuntum Bon	Quelele Fase I	Plaque FaseIII	Bandim Zona II					
Plaque Fase Ii	24 Setembro	Cuntum Hospital 3 Agosto	Quelele Fase II	Bairro De Emigrante	24 Setembro					
Zibra	Tchada	Penha Embaixcada	Cuntum Quellele	Enterramento 2 Fase	Chao De Pepel					
Plaque Faseiii	Bissau	Penha Fase I	Penha Neto	Bra	Bandim Mindara					
Bra	Chao De Pepel	Alto Bandim	Quelele Buno	Enterramento 1 Fase	Reno Gambeafada					
Cuntum Hospital 3 Agosto	Rossio Calequir	Cuntum Baixo	Cuntum Bon							
Penha Embaixcada	Pefini	Cuntum Cima	Penha Embaixcada							
Sao Paulo	Cupelom de Baixo	Bairro Ajuda II	Penha Fase I							
Plaque I	Cupelom de Cima	bairro belem	Enterramento 1 Fase							
Bissaque De Cima	Portos	Santa Lagoa								
Penha Fase I	Antula	Bandim Zona I								
Penha Fase III	Santa Luzia	Bandim Zona 8								
Bairro Militar	Paal	Bandim Zona7								
Bra Lisboa	Sao Vicente de Paulo	Bairro De Penha								
Bra Cuntango	Coco	Bairro Missira								
Bissaque De Baixo	Bolonha	Bairro Intern								
Bairro Belem	Bolola	Bairro ajuda I								
Bairro De Penha	Abilio Santos	Bandim Zona II								
Bairro Missira	PLUBA II	Bandim Mindara								
Bairro Intern	Coqueiro									
Bairro ajuda I	Antula Bono									
Q.G	Piana									
Luanda	Reino d'Antula									
Antula	Antula Quio									
Lala Quema										

Granda Pessube										
Bandim Zona II										
24 Setembro										
Chaopapel Varela										
Rossio Calequir										
Bandim Mindara										
Pefini										
Sintra Nema										
Cupelom de Cima										
Reno Gambeafada										
Santa Luzia										
Paal										
Sao Vicente de Paulo										
Coco										
Djogro De Cima										
Antula Bono										
Piana										
Reino de Antula										
Bolanha										
Djogro De Baixo										
Cemiterio Novo										
Alto Bandim										
Bissau										

(Source : Gomis, E.N, 2019)

2.6.Résilience et stratégies d'adaptation aux inondations à Bissau

Le recours au concept de résilience se justifie pour la gestion des risques en milieu urbain, puisque, malgré les progrès techniques, il est désormais reconnu qu'aucune ville n'est à l'abri de la survenue de catastrophes naturelles telle que de fortes intempéries qui sont les causes des inondations dans certains quartiers non loti notamment ceux qui se situent en zone basse sans aménagement ni viabilisation. La résilience urbaine peut alors être interprétée ici comme la capacité de la ville à réagir aux chocs (les inondations par exemple) qui la déstabilisent en mobilisant des mécanismes qu'elle développe en amont et qui lui permettent d'absorber les perturbations, de s'adapter à celles-ci pour en minimiser les effets immédiats ou futurs. Cette capacité de résilience lui permet par ailleurs de récupérer plus rapidement les fonctionnalités que le choc aurait pu altérer, voire de générer de nouvelles fonctionnalités qui lui permettent d'éviter de subir les mêmes chocs dans le futur. La résilience urbaine est ainsi nécessaire pour les villes ouest-africaines comme Bissau ou Ziguinchor, car elle permet d'en réduire leur vulnérabilité. Elle peut prendre des formes très diverses que nous proposons de décliner ici sous forme de stratégies d'adaptation face aux phénomènes des inondations.

Les stratégies de résilience admettent l'inondation et nécessitent de se préparer à y faire face, ce qui implique des mesures structurelles et non-structurelles. Cette vision permet de vivre avec les inondations. C'est pourquoi, dans bon nombre de villes africaines comme Dakar, Cotonou, Bamako, Niamey, Ouagadougou, Gabu, Bafata, Bissau ou Ziguinchor, les hommes ont plutôt essayé de se protéger des débordements des cours d'eau ou des fortes pluies. Mais, le résultat de l'urbanisation galopante, d'une part, avec l'apparition des bidonvilles ou des quartiers périphériques sans lotissement ni aménagement aucune ne bénéficiant pas d'infrastructures de protection contre le risque d'inondation, et d'autre part, la densification de la population et l'accroissement des activités économiques dans ces quartiers informels changent l'équation du risque et mettent à mal les mesures de mitigation[603].

L'absence d'infrastructures censées protéger les personnes, les biens et les activités aux risques des inondations peut perturber la ville et les différents éléments qui la composent, notamment les infrastructures et les populations. A Dakar, la capitale sénégalaise par exemple, les inondations y sont devenues un problème récurrent depuis 2005 surtout dans sa périphérie. En 2009, 44 % de la population de la ville de Pikine a été directement affectée par les inondations[604]. Hormis la dégradation de l'habitat, les inondations occasionnent des pertes économiques considérables pour les

[603] Alou, (A.A), La ville de Niamey face aux inondations fluviales. Vulnérabilité et résilience des modes d'adaptation individuels et collectifs, Thèse de Doctorat, Département de Géographie, Université Grenoble Alpes et Université Abdou Moumouni de Niamey, Décembre 2018, p. 16.

[604] Ndiongue, (M), *« Périphérie urbaine et risques d'inondation à Dakar (Sénégal) : le cas de Yeumbeul Nord »*, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, eso, travaux et documents, n°37, Juin 2014, pp. 45-54.

populations et entraînent une dégradation des liens sociaux au sein de ces zones urbaines. De plus, le cadre de vie (habitat, équipements et infrastructures) est fortement dégradé.

La ville de Bissau à l'instar de la plupart des villes qui ont connu la ségrégation socio-résidentielle de la période coloniale (comme Dakar ou Ziguinchor) qui n'avait pas prévu des infrastructures d'assainissement dans les quartiers indigènes n'échappe pas à cette réalité. Cette situation est aggravée par le laisser faire d'après indépendance qui à vue les populations s'installer dans des zones non *"aedificandi"* et la prolifération de quartiers précaire très vulnérable aux risques des inondations. Malgré les efforts déployés par les différents acteurs intervenant dans la lutte contre les inondations, les populations des dans les quartiers des zones inondables de Bissau vivent toujours dans la crainte des intempéries qui d'année en année semblent s'amplifier. Ces populations n'attendent pas l'intervention des pouvoirs publics pour lutter contre ces inondations et leurs conséquences multiples. Chaque ménage tente de préserver son habitation à sa manière, soit en modifiant son environnement, soit en menant des actions sur les constructions proprement dites pour se préserver des risques. Ce contexte illustre des formes de stratégies sans grand moyen qui méritent d'être étudiées en lien avec le contexte socioculturel et l'absence de politique publique dans les quartiers périphériques de la ville de Bissau.

Les stratégies d'adaptation des populations face aux inondations sont multiples et variées. Elle dépend de son système de protection relevant d'une stratégie de résistance, et de sa réaction pouvant conduire à l'évacuation et la reconstruction suite à l'impact d'une inondation. Elles dépendent à la fois du niveau des intempéries et de la vulnérabilité de la zone considérée. Parmi ces stratégies, on peut citer : les migrations temporaires, le relogement, la construction de digues, etc. La migration est en effet une stratégie de prévention du risque qui peut revêtir une forme définitive ou une forme temporaire. Lorsque les pluies se font plus intenses et plus répétitives (en septembre 2004 avec 3 morts et un nombre important de dégâts à Bissau), avant qu'une inondation soit déclarée, certains ménages effectuent un déménagement temporaire chez des membres de leur famille, chez des amis ou chez des voisins qui habitent une zone moins risquée. Cette pratique se fait rarement de manière préventive. Ils attendent souvent le dernier moment, lorsqu'ils sont en danger immédiat d'inondation (ou lorsqu'ils ont déjà les pieds dans l'eau), pour effectuer de telles migrations temporaires.

Face à la fragilité des ouvrages de protection, la relocalisation des populations exposées au phénomène d'inondation peut être une stratégie alternative et complémentaire. Lorsqu'une inondation est déclarée dans les quartiers à basse altitude de la ville et que l'eau stagnante représente un danger immédiat pour la sécurité des habitants touchés, un nombre important de ménages n'ayant pas pu trouver d'hébergement chez des tiers ou des proches et ne disposant pas assez de moyens pour trouver un toit sont relogées par les autorités dans les écoles de quartiers, situées en-dehors des zones inondables. Les habitants sont informés à l'avance par les autorités municipales qu'ils peuvent

occuper les écoles en cas de nécessité. Sur place, la mairie se charge du ravitaillement en eau potable, en nourriture, et en biens de première nécessité (nattes, savons, denrées de première nécessité, matériel de cuisine, etc.).

Enfin, de potentielles menaces supplémentaires liées au creusement des sols par les eaux de ruissellement sont observées dans presque tous les quartiers périphériques de Bissau. Il engendre, au fur et à mesure, le déchaussement des fondations des maisons durant la saison pluvieuse en les rendant vulnérables et inhabitables. Cette érosion menace même de couper les voies d'accès au site. C'est la raison pour laquelle les populations construisent des digues de fortune à l'aide de sac de sable ou de pneus remplis de sable ou de petite clôtures en briques *(Photo 32)* pour protéger leur habitation de l'érosion hydrique qui est aussi responsable des ravinements des axes de communications.

Photo 32: Stratégies de lutte des populations contre les inondations dans les quartiers de Bairro Militar et Cuntum Madina
(Source : Gomis E.N, juillet 2019)

Les actions entreprises se révèlent parfois inefficaces et répétitives, affectant physiquement et moralement les populations. Elles occasionnent des conflits de voisinage, car chaque ménage cherche à drainer les eaux hors de sa concession au détriment de ses voisins. L'espace public devient alors un terrain d'affrontement entre ménages plus ou moins vulnérables aux inondations.

Somme toute, les événements de septembre 2004 ont fait figure de véritables électrochocs en Guinée-Bissau conduisant à une prise de conscience de la vulnérabilité croissante de la population de Gabu, Bafata et Bissau qui étaient les parties du pays les plus touchées par une forte pluviométrie. Il a mis en évidence les insuffisances de la prévention, notamment la mise en œuvre des procédures réglementaires d'occupation des sols dont l'augmentation de l'urbanisation en zones inondables est le témoin. Cette prise de conscience a mis au grand jour la lancinante question de la relocalisation

définitive de la population concernée hors zones inondables. Mais le manque de moyens de l'État et l'absence de contrôle du Câmara Municipal de Bissau fait que cette question reste toujours d'actualité.

3. Inondations et analyse du MNT de la ville de Ziguinchor

Le renforcement des capacités d'adaptation des populations africaines pour faire face au changement climatique est un besoin réel. Ainsi, la prise en compte des connaissances populaires occupe une place importante dans les stratégies de gestion des risques liés au changement climatique. Les inondations sont un phénomène récurrent dans les principales villes du Sénégal. Elles sont reconnues comme un problème urbain[605] et se produisent dans les points bas des zones urbaines et pendant la saison des pluies. Alors qu'à Saint- Louis, elles sont également associées aux crues du fleuve, à Ziguinchor, elles sont uniquement liées aux précipitations.

Elle est construite pour l'essentiel sur un site de bas-fonds et vit depuis plusieurs années sous le rythme des inondations dont les impacts négatifs sont bien perceptibles, surtout au niveau des quartiers à topographie basse. A chaque saison des pluies, on assiste à une série de dégâts sur les infrastructures et les habitations, entraînant souvent la nécessité de reloger provisoirement des populations. Le manque de moyens au niveau communal se traduit par l'absence d'infrastructures adaptées pour la prise en charge des eaux de pluie et de réelles politiques d'aménagements et d'urbanismes. Des inondations causées par les eaux de pluie stagnante bloquent l'accès de certains quartiers et concessions pendant et après la pluie, pendant des heures, des jours voire des semaines. Les axes de communication dans ces quartiers deviennent impraticables à cause de ces eaux qui stagnent aux odeurs nauséabondes, qui causent un véritable problème de santé publique. Les conséquences des inondations sont notées jusque dans l'intimité des populations. Dans les quartiers de Boudody, Lindiane, Goumel, Belfort par exemple, les fortes pluies du 5 août 2020 ont investi les axes secondaires et les maisons avec des populations qui vivent sous les eaux jusque dans leur intimité avec beaucoup de dégâts *(Photo 33)*.

[605] Rapport sur l'État de l'environnement, CSE, 2005.

Photo 33: Quartiers inondés à Boudody, Lindiane, Goumel et Belfort
(Source : Gomis, E.N, Août 2020)

L'attitude attentiste et la réaction laxiste des autorités municipales face à la récurrence des inondations ont amené les populations de certains quartiers inondés à manifester leur mécontentement. Après les fortes pluies enregistrées en 2010, 2011, 2017, et 2020 vont être la goûte d'eau qui va faire déborder le vase. Les résidents des quartiers de Kandé, Coboda, Lindiane, Santhiaba, Goumel, Diéfaye ont battu le macadam pour réclamer une meilleure prise en charge de leur situation que les autorités municipales semblent être inefficaces à régler. Le Gouverneur de la région Guédj Diouf affirmait en août 2017 dans la presse locale (APS) qu'il envisageait des déguerpissements et des démolitions d'habitations. L'idée de raser des habitations qui obstruent le passage naturel des eaux de pluie est pour lui la seule solution durable qu'il faut envisager. Cela pour permettre de régler de manière durable les récurrentes inondations dues aux fortes pluies souvent enregistrées à Ziguinchor en août. Pendant l'hivernage de fortes pluies permanente, sont enregistrées dans la ville, rendant impraticable les artères de communication et l'accès difficile à certains quartiers.

Les canaux d'évacuation sont débordés. Et les travaux d'assainissement en cours dans le cadre du programme PROMOVILLE aggravent le problème. Plusieurs quartiers de la ville, notamment Belfort, Boudody, Grand Dakar, Lyndiane, Korentas, Santhiaba, Boucotte sont envahis par les eaux.

Il s'y ajoute des problèmes de circulation et d'accessibilité de certains quartiers de la ville. Les infrastructures routières sont fortement impactées par les inondations. L'état de dégradation avancée de la plupart des artères de la ville est indiscutable et constitue un handicap sérieux à la mobilité urbaine. Dans certains quartiers, les routes deviennent impraticables lorsqu'il y a une inondation, par conséquent l'accès à ces quartiers par les moyens de transport public devient très difficile et compromet sérieusement la mobilité des populations. Même les motos *''Jakarta''* qui offrent un service de transport de proximité sont impactées. Pour les taximans, il est impensable de rallier ces quartiers durant cette période. Les quelques rares qui acceptent le service, le font avec des prix exorbitants qui dépassent les tarifs normaux.

A ces difficultés s'ajoutent aussi des problèmes de santé publique (paludisme, maladies infectieuses, choléra, etc.) liés à la présence d'eaux stagnantes. Les causes directes de ces inondations à Ziguinchor sont liées à des phénomènes climatiques (précipitations). Il est à noter que les quantités de pluie ne sont pas forcément plus importantes que la moyenne. En fait, ces causes naturelles sont aggravées par les développements liés à l'occupation humaine en zone urbaine. La forte urbanisation s'accompagne d'une explosion des constructions et des routes qui ont pour effet de réduire les zones d'infiltration des eaux qui se concentrent alors sur les axes routiers et dans les points bas.

Les impacts négatifs des inondations dans la commune sont exacerbés par les défaillances de l'aménagement du périmètre communal, avec notamment une urbanisation anarchique se caractérisant par une installation irrégulière des populations les plus défavorisées des zones non *"aedificandi"* en particulier dans les points bas, et l'inefficacité du système de gestion des inondations notamment la vétusté du réseau d'évacuation des eaux pluviales là où il existe. Cette situation contribue à la multiplication des risques qui rendent vulnérables les populations situées dans les zones à topographie basse.

La situation géographique permet en effet de faire ressortir les éléments qui concourent à l'explication des phénomènes d'inondations qui peuvent se produire dans un territoire donné. Le rappel de la trajectoire historique de la ville de Ziguinchor, nous permet de nous rendre compte que le phénomène des inondations noté dans la ville n'est pas un fait nouveau. Le village de Boudody était régulièrement inondé par le fleuve en période de hautes eaux. Les populations pataugeaient dans la boue au marché ou le long des ruelles proches du fleuve. Cette inondation du village crée un

environnement sale dans ce petit bourg colonial. A cela, s'ajoute l'inondation des parcelles rizicoles par les eaux pluviales[606].

La manifestation à cette époque ne posait pas d'inquiétude, car c'était une situation favorable au remplissage des greniers (signe d'une bonne récolte). Avec le développement de la commune de Ziguinchor et le processus d'extension spatiale qui s'en est suivi d'importantes superficies anciennement inondées et constituées des rizières ont été progressivement occupées par l'habitat. Le changement d'usage des terres fait de l'inondation un phénomène perturbateur de l'organisation sociale et environnementale. Plusieurs quartiers de la ville de Ziguinchor sont concernés par les inondations. C'est le cas de Goumel, de Diéfaye, de Santhiaba, de Belfort, etc.

3.1.Les facteurs des inondations à Ziguinchor

Le Sénégal vit depuis les années 2009 une situation exceptionnelle liée aux inondations. Dakar, Ziguinchor ainsi que plusieurs villes de l'intérieur ont connu ce phénomène lié aux changements climatiques d'une part, et d'autre part à l'insuffisance d'infrastructures d'assainissement dans les centres urbains. Quelles qu'en soient les causes, ce phénomène entraîne des conséquences économiques et sociales considérables. La ville de Ziguinchor, compte tenu de sa situation géographique et la nature des sols, est confrontée à cette situation difficile dans plusieurs quartiers comme Goumel, Santhiaba, Belfort, Escale-Boudody, Diéfaye, Kandé, Tiléne, Colobane, entre autres.

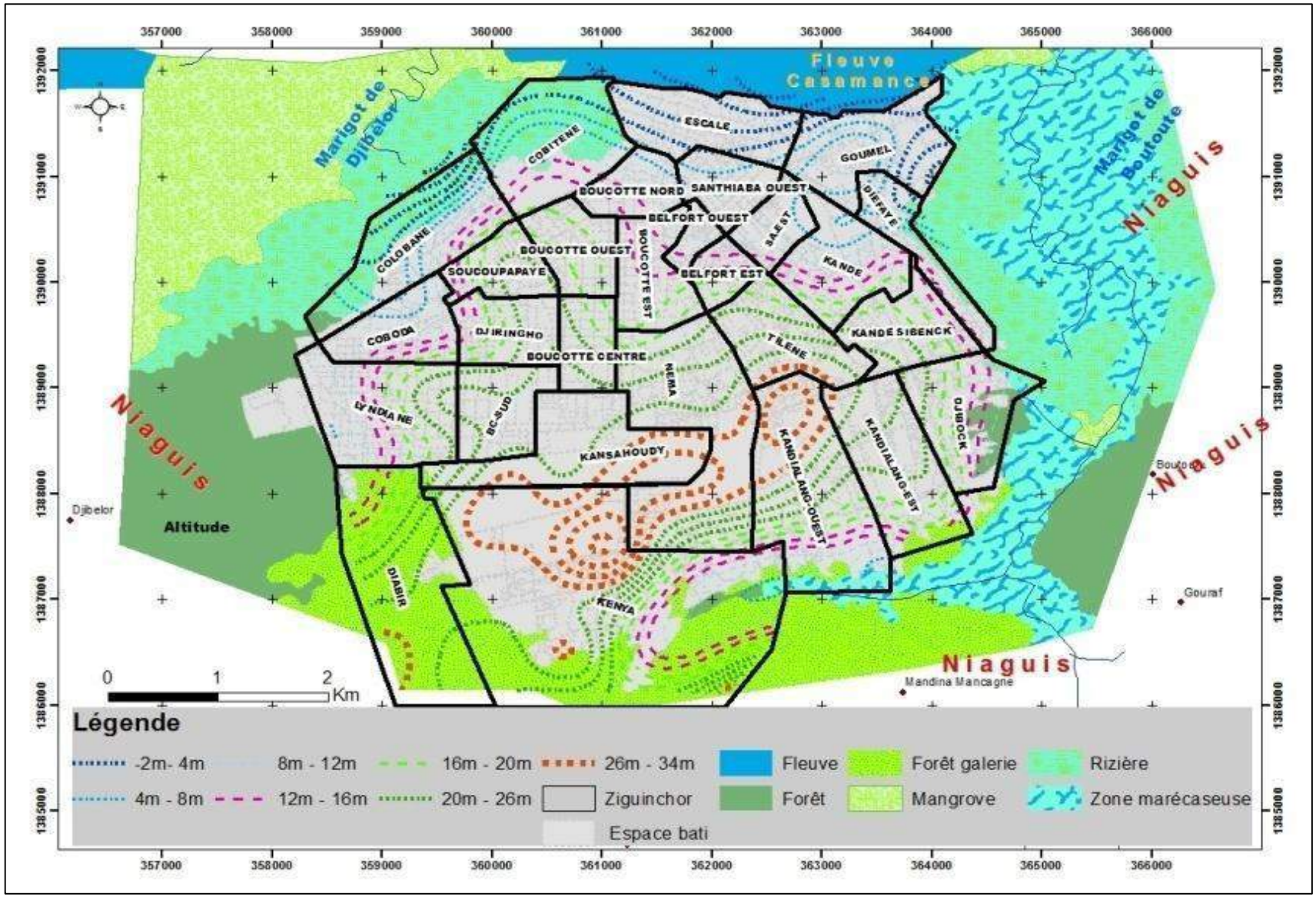
Les facteurs qui concourent à la compréhension des inondations peuvent être regroupés en deux grands ensembles : il s'agit d'une part des facteurs naturels et d'autre part des facteurs anthropiques. Leur combinaison permet de mieux apprécier les causes des inondations dans la commune de Ziguinchor. On peut ainsi constater que l'inondation constitue le noyau central et les autres éléments qui gravitent tout autour participent à la compréhension et à l'explication du phénomène dans la commune *(Carte 24)*.

Située au Sud du Sénégal, sous un climat chaud et particulièrement humide de type sub-guinéen, la commune de Ziguinchor connaît une saison sèche de sept mois (novembre à mai) et une saison des pluies de cinq mois (juin à octobre). Sur le plan pluviométrique, elle se caractérise par des précipitations abondantes même si elles connaissent des variations annuelles. La ville est érigée sur une cuvette bordée au Nord par le fleuve Casamance, au Sud par la commune de Niaguis, à l'ouest et à l'est par les marigots de Djibélor et de Boutoute qui constituent des obstacles à l'extension spatiale de la ville vers l'est et vers l'ouest. Ziguinchor s'est ainsi développée sur un site fluvial composé de dépressions saisonnièrement inondées. Elle bénéficie d'une pluviométrie relativement abondante

[606] Bruneau, (J.C), *op, cit*, p. 17.

variant entre 1 000 à 2 000 mm pour 80 et 100 jours de pluie. La hauteur d'eau la plus élevée a été de 2 006, 5 mm pour 104 jours de pluie. Le nombre de jours de pluie par an évolue en dents de scie. Cependant, la moyenne annuelle est de 83 jours. De telles quantités de pluie reçues sur un substrat marécageux qui caractérise les quartiers cités plus haut, aggravé par le déficit d'infrastructures de drainage des eaux de ruissellement, expliquent en partie les problèmes d'assainissement que connaît la commune[607]. Les caractéristiques physico-géographiques du site constituent ainsi à cet effet un facteur déterminant dans la compréhension de la manifestation des inondations pendant la saison des pluies.

[607] Acte du séminaire international de l'Association Internationale des Maires Francophones, Les villes du Sud durables : l'expérience des collectivités territoriales sénégalaises, Kaolack- Sénégal, 22-23 Octobre 2013, p. 72.



Carte 24: Occupation du sol associée aux courbes de niveaux de Ziguinchor

(Source : Gomis, E.N, 2019)

La *Carte 24* montre qu'il existe des relations directes ou indirectes entre les différents facteurs qui permettent de comprendre les inondations à Ziguinchor. Le site de la commune se trouve dans un domaine climatique caractérisé par une pluviométrie relativement abondante qui pose les inondations du fait du non-respect des normes urbanistiques d'aménagement à quoi s'ajoutent les pratiques populaires inappropriées. Les relations sont simples, visibles et facilitent la compréhension du phénomène.

3.2.Les facteurs liés au site de la ville

Il y a des difficultés à tenir compte du milieu naturel, particulièrement dans des pays qui ne peuvent investir dans des techniques de pointe. L'un des premiers problèmes est celui des pentes et de l'écoulement des eaux. Ce sont souvent les terrains les plus en pente et donc les plus difficiles à aménager qui reçoivent (parce qu'ils sont délaissés par les promoteurs classiques) l'habitat le plus pauvre (les favelas du Brésil par exemple, où les maisons sont littéralement entassées les unes sur les autres et peuvent ainsi glisser en paquets). Parfois aussi, on construit, après les avoir obstruées sur les zones d'écoulement des rivières, on barre des talwegs, et c'est une situation de catastrophe qui est ainsi créée. Les Quebradas[608] de Quito sont un exemple. C'est dans les zones les plus récemment urbanisées que l'on rencontre le plus souvent des accidents à l'heure actuelle : on note une colonisation récente de versants pente forte et une accélération des remblaiements des quebradas. D'une manière générale la corrélation est fréquente entre les zones d'habitat précaire et les secteurs les plus exposés aux risques naturels[609].

Dans d'autres villes, c'est au contraire dans des zones marécageuses que s'installent les populations les plus démunies, c'est le cas dans beaucoup de quartiers à Bissau (Cuntum Madina), à Ziguinchor (Goumel), à Douala (Nylon), ou à Lagos (Maroko), à Dakar (Gounasse). La ville de Ziguinchor, de par sa position géographique, repose sur un site contraignant constitué pour l'essentiel de dépressions saisonnièrement inondées. Le profil topographique de la commune se caractérise par une pente inclinée vers le fleuve (sud-nord). Les caractéristiques physiques du site rendent la ville de Ziguinchor vulnérable aux inondations. La coupe *(Figure 9)* permet d'avoir une vue globale de la situation. Ce profil a l'avantage de mettre en exergue les zones considérées comme hautes et basses. A ce niveau il y a à noter l'existence de deux grands ensembles : les plateaux et les cuvettes ou zones

[608] Les Quebradas désignent des ravins à bord vifs atteignant fréquemment 15 à 20 m de profondeur. Ce sont des torrents de montagne à pente forte, au régime d'oued, qui ne coulent que quelques jours par an en crues brutales et violentes lors des précipitations les plus intenses. Actuellement du fait de leur remblaiement, les quebradas ne peuvent s'écouler, débris maxima des crues décennales : lorsque ceux-ci sont atteints eaux et boues passent par les rues provoquant inondations, crues boueuses, effondrements et éboulements.

[609] Champaud, (J), *« Les villes africaines et l'environnement »*, ORSTOM, Fonds documentaire, n° 38119, cote B, Colloque sur l'écologie urbaine, Septembre 1991, pp. 1-11.

de bas-fond. Le premier ensemble concerne les plateaux de Peyrissac et de Néma. Cet ensemble regroupe les zones les plus élevées de la commune où les altitudes peuvent atteindre les 20 m.

Le second ensemble renferme la cuvette de Tilène et les zones de rizières des périphéries est, Ouest, nord-ouest et sud. Ces zones sont essentiellement constituées de dépressions propices à la riziculture. La nappe est à des profondeurs variables suivant les quartiers. Selon le PIC (les fortes pluies en août 2011) l'eau se trouve à environ 15 m de profondeur au niveau des plateaux de Peyrissac et de Néma et est à 2 m dans les zones de basses-terres. Au nord, en provenance du fleuve Casamance, un biseau salé s'est infiltré jusqu'à 800 m dans la partie continentale. La ville de Ziguinchor est donc prise en tenaille et enfermée par des marécages vulnérables aux inondations.

Tableau 20: Types de sols et de leurs capacités d'infiltration à Ziguinchor

Types de sols	**Capacités d'infiltration en Litre/m2 / Jour**
Sable grossier à fin	50 litres/m^2/Jour
Sable fin, sable limoneux	33 litres/m^2/Jour
Limon sableux, Limon	25 litres/m^2/Jour
Argile silteux, poreuse et limon argileux silteux poreux	20 litres/m^2/Jour
Limon silteux compact, limon argileux silteux compact et argile non gonflante	10 litres/m /Jour
Argile gonflante	Inférieure 10 litres/m^2

(Source : Plan Directeur d'Assainissement de la ville de Ziguinchor, 2007)

Les zones basses sont caractérisées par les terrasses Ouljiènnes et les alluvions fluvio marines récents. Nous y retrouvons des sols gris et des sols hydromorphes (vasières). Dans ces zones, la capacité d'infiltration des eaux pluviales est très faible, voire nulle. Les eaux peuvent rester dans les zones basses plusieurs jours voire une grande partie de l'année. Le *Tableau 20* met en exergue les types de sols que nous retrouvons sur le site de la commune de Ziguinchor. La coupe géologique permet de mieux comprendre le processus d'inondation des quartiers dans la ville en rapport avec la topographie. Lorsqu'il pleut les eaux convergent vers les dépressions en empruntant les canaux de drainage des eaux et se jettent dans le fleuve Casamance situé au Nord de la ville. L'importance relative de la pente accélère le ruissellement des eaux pluviales vers les zones dépressionnaires actuellement occupées par les établissements humains. La nappe phréatique étant sub-affleurante dans ces zones, l'infiltration sature le sol en fonction du déroulement de la saison des pluies. Cette saturation du sol et l'imperméabilité de la surface (qui renforce le ruissellement à cause du taux important de cimentation) provoquent rapidement la stagnation des eaux dans des zones

dépressionnaires et du coup, l'inondation des lieux d'habitation[610]. Cette situation est aggravée par l'existence d'un système de drainage des eaux sous dimensionné et mal entretenu souvent bouché par les ordures et le sable *(Photo 34).*

Photo 34: Canaux d'évacuation des eaux usées et pluviales bouchés par les ordures à sur le boulevard 54, Tilène, Corentas et Escale à Ziguinchor
(Source : Gomis, E.N, Août 2020)

[610] Ba, (B.D), Sané, (T), D, (E.H.B), *art, cit*, pp. 50-72.

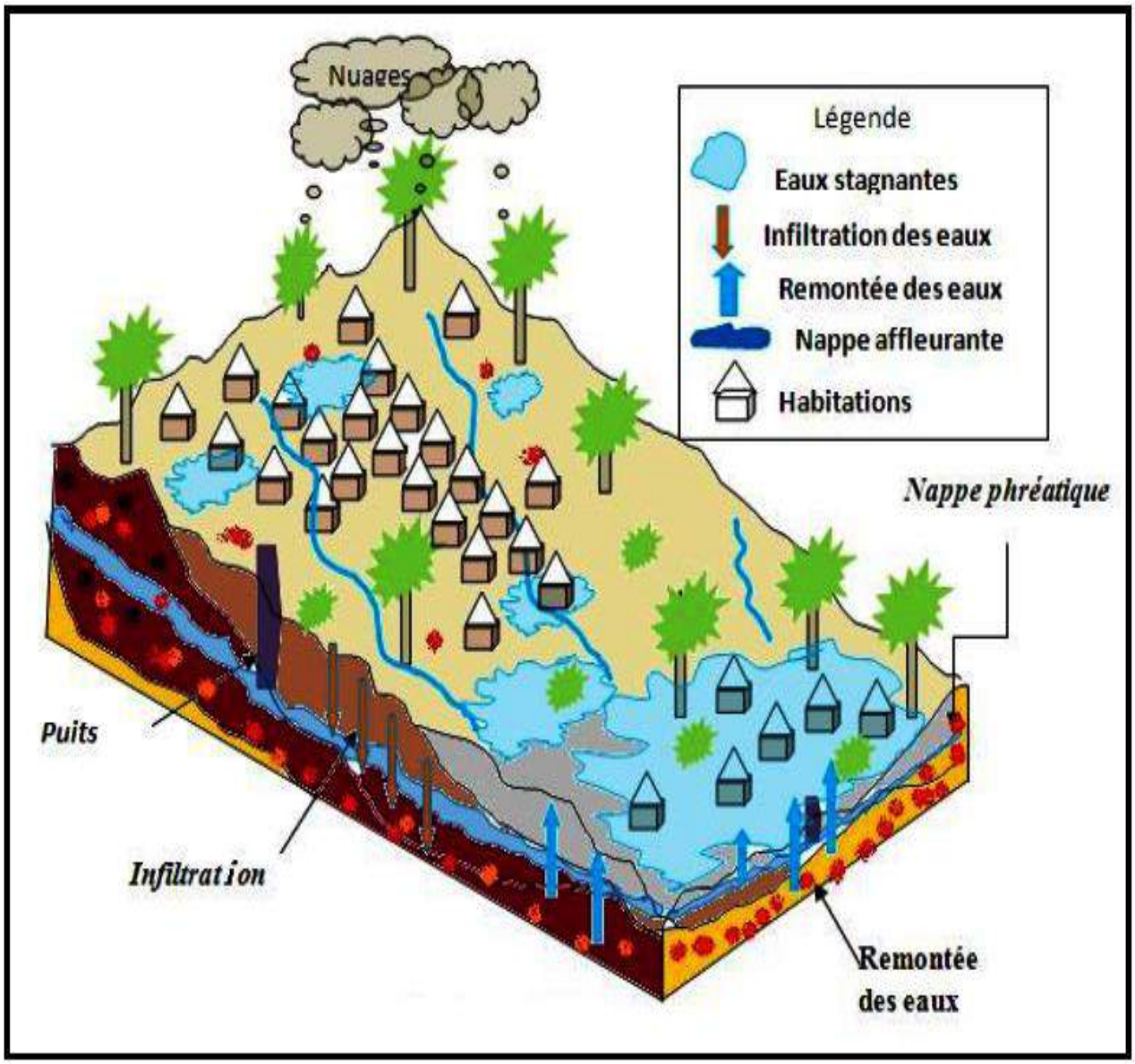


Figure 23: Processus d'inondation des zones basse à Ziguinchor
(Source : Ba, B.D, Sané, T, D, E.H.B, 2015)

Le phénomène récent des inondations est dominé par les apports pluviométriques dans un contexte de changement climatique. A Ziguinchor, l'importance relative de la pluviométrie en saison des pluies est un des éléments déterminant des inondations. Il pleut en moyenne plus de 1000 mm par an entre les mois de mai et d'octobre. Cette pluviométrie se caractérise par une forte variabilité marquée par des excédents et des déficits. L'histoire pluviométrique de la ville montre que les années 50 et 60 ont connu les plus importants excédents pluviométriques alors que les années 70-80 et 90 sont caractérisés par des déficits très importants ont montré que la forte variabilité des conditions climatiques des années 70-80[611], notamment l'important déficit pluviométrique, s'est traduite par

[611] Sané, (T), Sy, (O), Dièye, (E.B), *« Précipitations et émergence du risque d'inondations à Ziguinchor (sud-ouest du Sénégal) »*. Actes du 25ème Colloque de l'Association Internationale de Climatologie, Grenoble, 2012, p. 691-696.

l'exode de ruraux vers les villes, mais aussi l'occupation de zones non *"aedificandi"* asséchées, avec la complicité des autorités publiques.

Le mode opératoire en matière d'urbanisation dans les villes des pays en développement est l'un des phénomènes qui contribuent à la modification des territoires à travers l'aménagement à des fins d'habitation. La ville de Ziguinchor ne fera pas exception. D'un petit village entouré de rizières, avec des constructions en case de paille, elle est devenue une grande ville sénégalaise. L'organisation coloniale de l'espace communal va révéler la première faute d'aménagement. En 1902, la viabilisation du quartier de Santhiaba par le lieutenant Lambin, installe les populations en pleines rizières. Après les indépendances, l'héritage colonial sera conservé et va laisser entrevoir la répétition des erreurs d'aménagement. Ainsi, le cas de Goumel, aménagé en 1987 comme quartier résidentiel en pleines rizières, illustre parfaitement les fautes d'aménagement. Les travaux de terrain nous ont permis de mesurer l'ampleur du phénomène dans une zone à nappe phréatique sub-affleurante. Le type de sol sur lequel est érigé le quartier met en exergue la nature initiale de la zone (une aire de culture pluviale, notamment du riz *(Photo 35).*

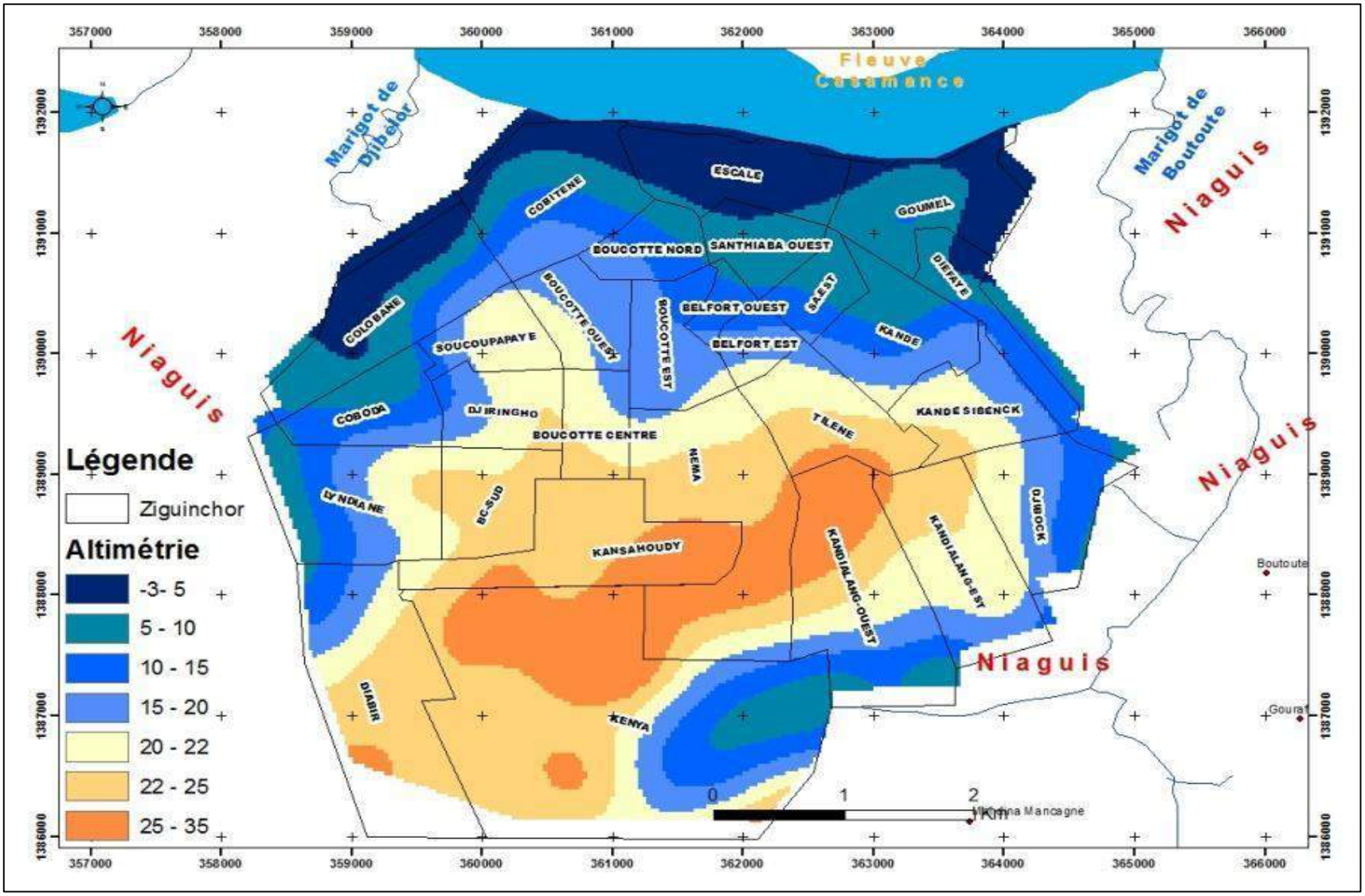
Photo 35: Agriculture périurbaine à Ziguinchor (cohabitation des habitations avec les parcelles de culture rizicole) dans le quartier de Lyndiane
(Source : Gomis, E.N, 2019)

L'occupation de ces espaces qui, jadis étaient naturellement inondés, pose le problème des inondations qui perturbent la vie socio-environnementale de la population. Une urbanisation mal planifiée ou mal maîtrisée peut aggraver les risques d'inondations en raison de changements inadaptés d'affectation des terres. La forte pression foncière encouragée par la croissance démographique engendre ainsi une absence de contrôle sur la dynamique spatiale de la ville. L'un des aspects importants à retenir dans ce contexte, est le dysfonctionnement dans l'occupation de l'espace.

L'habitat n'est pas soudé dans certains endroits où les terrains en construction ou non construits deviennent des zones où l'eau stagne pendant une partie voire toute l'année. Ces zones inondées accroissent les risques sanitaires, sécuritaires et de mobilités. Tous ces éléments renforcent la vulnérabilité de la ville face aux phénomènes des inondations[612].

La détermination de la situation des inondations des quartiers de la ville a été faite sur la base du MNT qui révèle les caractéristiques topographiques de la ville et la nature du site et du mode d'occupation du sol. Il précise les quartiers les plus exposés aux inondations *(Carte 25)*. Il permet de mieux voir et de comprendre les facteurs du site qui concourent à l'explication du phénomène des inondations. Une vue générale du MNT présente du sud vers le nord et d'ouest en est, une inclinaison des zones les plus hautes vers les zones les plus basses. Les zones basses constituent les points de convergence des eaux de ruissellement provenant des zones les plus élevées. Ainsi, à travers le MNT, nous pouvons lister un certain nombre de quartiers localisés dans les zones basses.

[612] Ba, (B.D), Sané, (T), D, (E.H.B), *art.cit*, pp. 50-72.



Carte 25: Modèle Numérique de Terrain de la ville de Ziguinchor

(Source : Gomis, E.N, 2019)

Il s'agit des quartiers de Goumel, Diéfaye, Boudody-Escale, Cobitène, Kandé et les périphéries de quartiers de Colobane, Coboda, Lyndiane et Diabir. Vers la périphérie Est, nous avons les quartiers de Djibock et Kandialang dont les rizières constituent une barrière à l'étalement spatial. Les quartiers de Belfort et Santhiaba sont logés dans la cuvette de Tilène. A ce niveau, nous soulignons qu'il y a une partie de Santhiaba (Santhiaba Est notamment) ou *« Santhiaba doumooto »,* un terme mandingue qui veut dire une zone basse qui est concernée par le phénomène des inondations. Dans ce quartier, la nappe est affleurante et pendant l'hivernage les habitations sont régulièrement inondées.

La *Figure 24* est une synthèse des impacts négatifs des inondations à Bissau et à Ziguinchor. Elle permet ainsi de mieux comprendre le processus d'inondation des quartiers. Lorsqu'il pleut les eaux convergent vers les bas-fonds. Aujourd'hui, les voies qui mènent vers ces réceptacles sont occupées par des installations humaines, ou bloquées par les mauvaises pratiques des populations. Il s'agit par exemple du fait que les populations par la défaillance du système de ramassage des ordures ménagères ont souvent tendance à déverser les déchets dans les canaux d'évacuation des eaux usées sous-dimensionnés *(Photo 36)*. Malgré les travaux de curage qu'effectue la mairie chaque année avant la tombée des premières pluies à Ziguinchor, ces pratiques des populations riveraines des canaux à ciel ouvert bloquent l'évacuation des eaux de pluie.

Photo 36: Mauvaise pratique d'un habitant du quartier de Boudody jetant des ordures dans un canal

(Source : Gomis, E.N, 2019)

Les ordures déversées dans les canaux à ciel ouvert et le sable qui les remplit ne permettent plus l'évacuation des eaux de pluies. Elles finissent le plus souvent dans les maisons ou dans les artères des quartiers, dont la plupart ne bénéficient pas encore du programme de pavage et/ou sont dans un état de dégradation avancée. S'y ajoute la pollution de la nappe phréatique dans les zones de

bas-fonds, directement exposé à l'infiltration des éléments toxiques provenant des ordures ménagères. Ce qui dans ces secteurs cause des problèmes de santé publique, car le plus souvent ne bénéficient pas de branchement de la SEN'EAU en eau potable et disposent des puits pour les besoins domestiques. La pente étant inclinée vers les points bas suivant les canaux, et les chemins naturels des eaux, le ruissellement reste important. Or, à ce niveau, la nappe est affleurante, du coup, lorsque l'infiltration arrive à saturer le sol, on assiste à une remontée des eaux.

3.3.Résilience et stratégies d'adaptation aux inondations à Ziguinchor

Les populations urbaines en Afrique de l'Ouest sont de plus en plus vulnérables aux inondations. A Ziguinchor, dans la périphérie immédiate de la ville notamment, la répétition de ces phénomènes a amené les populations à adopter de multiples réponses face aux risques et conséquences qui peuvent en découler. Bien qu'insuffisantes, ces réponses ont des incidences sur les revenus des ménages. La prise en compte des dimensions foncières et de planification urbaine dans la problématique des inondations à Ziguinchor est essentielle pour contextualiser ces comportements. Le contournement par les populations des règles officielles de production et d'allocation des terrains à bâtir ainsi que l'impuissance des pouvoirs publics d'assumer leurs responsabilités de concepteur et d'aménageur selon des lois et les règles d'urbanisme en vigueur[613] sont des éléments à prendre en compte.

Dans un contexte où, les populations créent leurs propres mécanismes d'accès au sol (dans les quartiers irréguliers de la ville comme à Néma II à Ziguinchor) et leurs propres organisations pour faire face à leurs besoins de subsistance, en particulier celui de la production d'un logement abordable, il faut rappeler les difficultés rencontrées par les villes africaines à gérer leur propre foncier. Ziguinchor illustre cette urbanisation accélérée (croissance démographique rapide, exode rural, etc.) et la crise des États mis sous ajustement structurel, autant de facteurs explicatifs des difficultés des pouvoirs publics à aménager l'espace urbain[614]. Une autre difficulté de l'aménagement des villes ouest africaines est liée aux sites d'implantation[615], souvent déterminés par des choix économiques hérités de l'époque coloniale. Les besoins d'un port apte à accueillir les navires en provenance de la métropole ont été privilégiés dans le choix du site de Ziguinchor dans un cadre géographique, pourtant étroit.

Des stratégies d'adaptation sont mises en œuvre avant, pendant et après les inondations pour préserver les actifs des ménages et ceux de la communauté. Les populations sinistrées réagissent de

[613] Loi n° 2009 -26 du 8 juillet 2009, portant modification de l'article 68 de la loi n° 2008 - 43 du 20 août 2008 portant partie législative du Code de l'urbanisme.

[614] Mbow, (C), Diop, (A), Diaw, (A.T), Niang, (C.I), *« Urban sprawl development and Flooding at Yeumbeul Suburb (Dakar, Senegal) »*, *African Journal of Environmental Science and Technology*, Vol. (4), 2008, pp. 75-88

[615] Vennetier, (P), *« Cadre de vie urbain et problèmes de l'eau en Afrique noire »*, *Annales de Géographie*, T. 97, n° 540, 1988, pp. 171-194

façon spontanée avec des moyens précaires. Il s'agit, entre autres, de l'usage des briques, de sacs de sable et de troncs d'arbres, la confection de remblais (avec du sable, gravats, déchets), les évacuations des eaux avec des moyens rudimentaires (seaux et bassines), le drainage, le pompage, la pose de canalisations précaires (creusement de tranchées ou utilisation de tuyaux en PVC) et de digues de protection et l'aménagement de l'accès des maisons pour atténuer les risques.

Les interventions des populations sur les habitations concernent la modification des fosses et toilettes, la construction en hauteur, les travaux sur les toitures, et d'autres stratégies comme le dallage, le revêtement de sol, le rehaussement des murs, le colmatage des fissures et le changement de la pente des toitures. Le déménagement de certains membres du ménage entre aussi dans ces stratégies d'adaptation : en 2011, un tiers des ménages dans les quartiers de Coboda, Néma II, Lyndiane ou Soucoupapaye ont, au moins, un membre qui a déménagé pour cause d'inondation[616].

Les caractéristiques physico-géographiques de la ville de Ziguinchor constituent également un élément majeur des inondations. En effet, la ville s'est développée sur un site fluvial composé de dépressions saisonnièrement inondées et de bas plateaux du Continental Terminal qui dominent une vaste zone de terrasses basses caractérisées par des dépôts fluviaux. Elle est située sur une cuvette bordée au nord par le fleuve Casamance ; au sud par la communauté rurale de *Niaguiss* ; à l'ouest par le marigot de Djibélor et à l'est par le marigot de Boutoute**.** Du point de vue hydrologique, la ville de Ziguinchor est sous l'influence du fleuve Casamance et de ses affluents notamment le marigot de Djibélor et celui de Boutoute. Cette configuration isole trois bassins qui drainent des différents quartiers de Ziguinchor

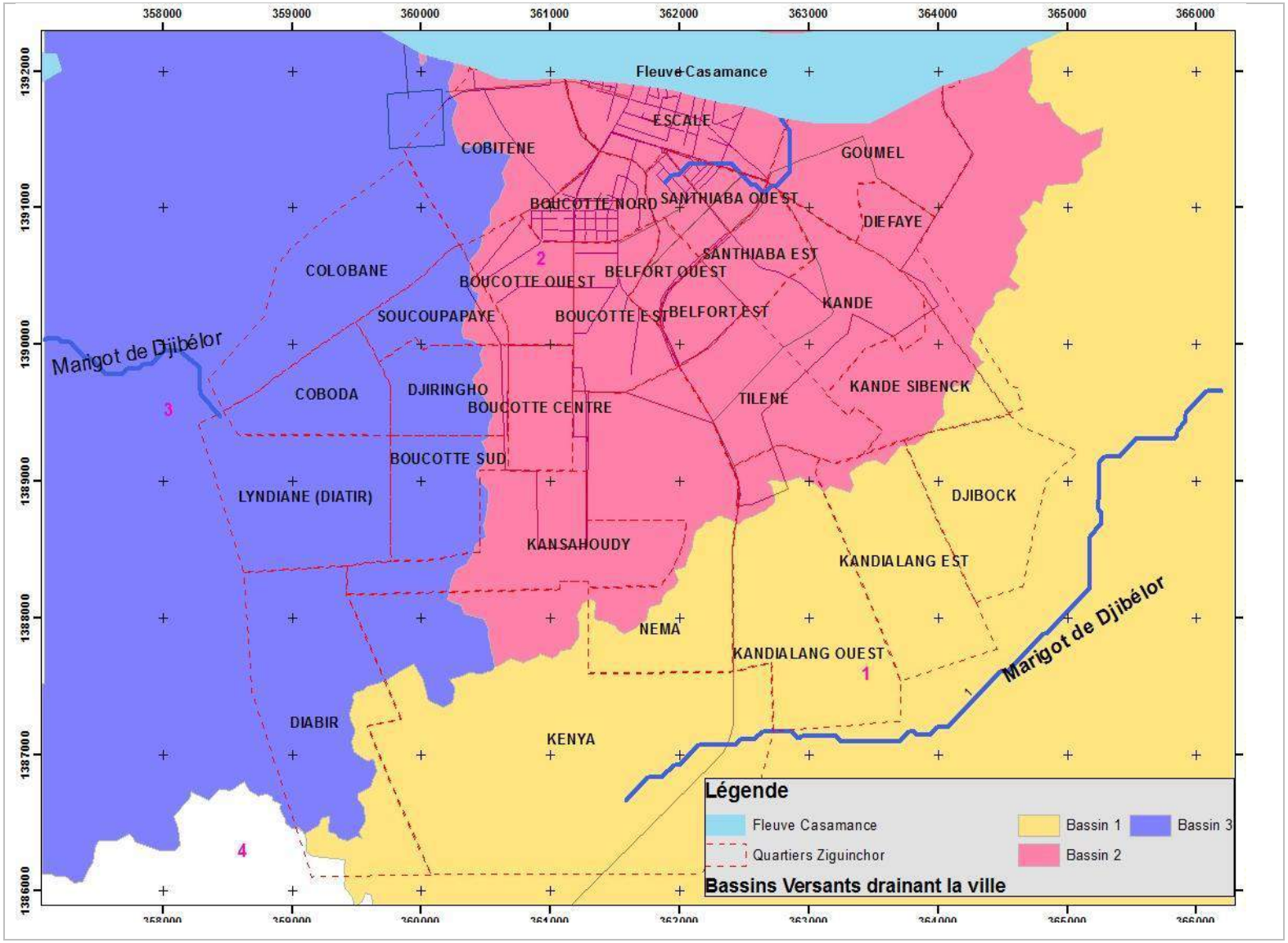
[616] Ba, (B.D), Sané, (T), D, (E.H.B), *art.cit*, pp. 50-72.

Tableau 21 : Tableau récapitulatif qui isole les trois bassins qui drainent des différents quartiers de Ziguinchor

BASSIN 1	BASSIN 2	BASSIN 3
Nema	Boucotte nord	Kansahoudy
Djibock	Escale	Boucotte Sud
Kandialang Est	Santhiaba ouest	Soucoupapaye
Kandialang Ouest	Boucotte Est	Djiringho
Kenya	Belfort Ouest	Cobitene
	Belfort Est	Colobane
	Tilene	Kenya
	Nema	Coboda
	Kansahoudy	Lyndiane
	Boucotte Centre	Diabir
	Boucotte Ouest	
	Goumel	
	Cobitene	
	Kande Sibenck	
	Kande	
	Diefaye	
	Kandialang ouest	

(Source : Gomis, E.N, 2019)

La détermination de la situation d'inondations des quartiers de la ville a été faite sur la base du modèle numérique du terrain et des images satellitaires qui ont révélé les caractéristiques topographiques de la ville et la nature du site et du mode d'occupation du sol.

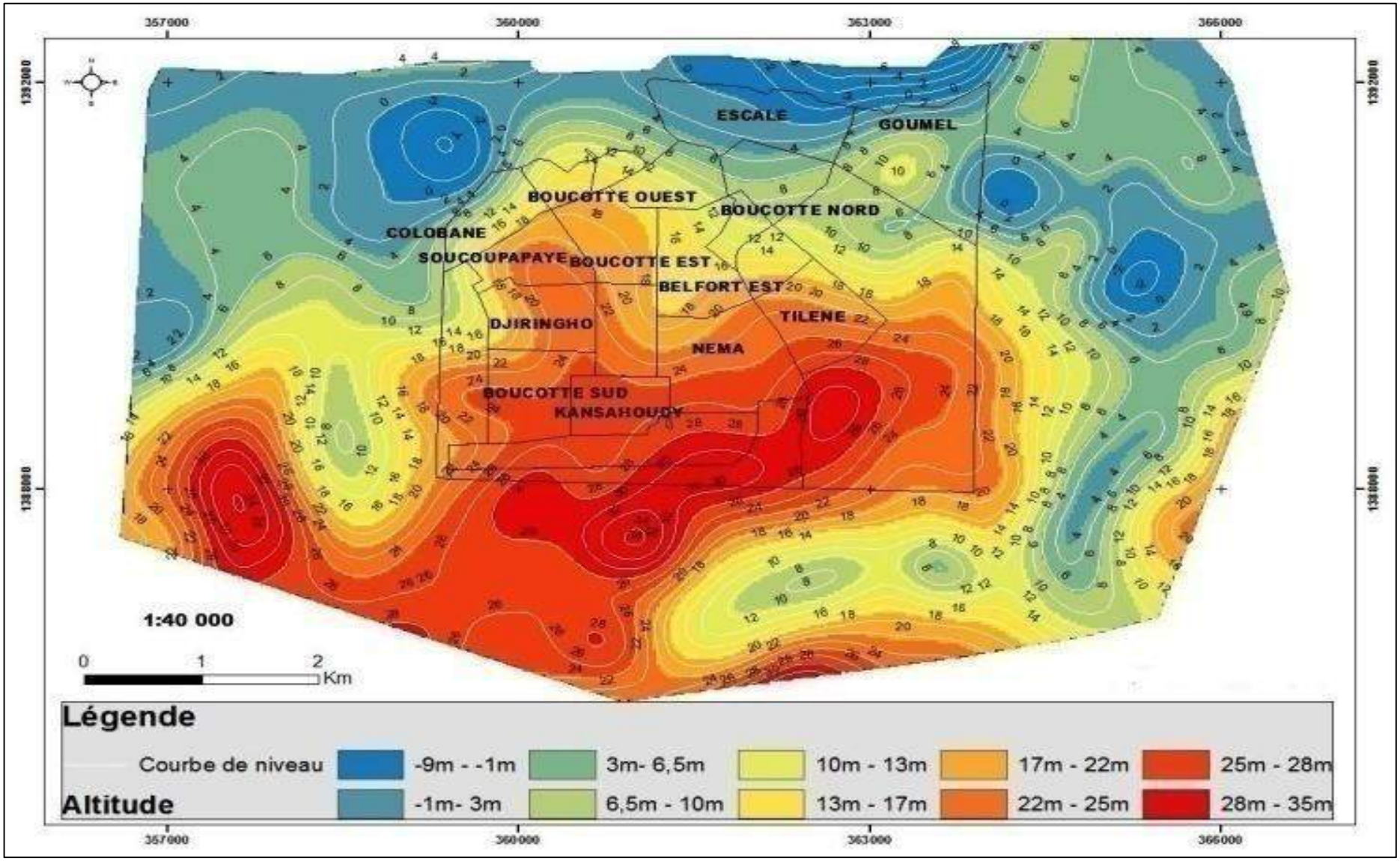


Carte 26 : Circulation naturelle des eaux dans les différents bassins versants à Ziguinchor

(Source : Gomis, E.N, 2020)

On remarquera sur cette figure qu'une bonne partie des quartiers de la commune est exposée aux inondations, notamment les quartiers contigus au noyau originel de la ville. Les quartiers où la vulnérabilité face aux inondations est la plus prononcée sont ceux de Goumel, Santhiaba, Belfort, Diefaye et Boudody-Escale (*Carte 26*)**.** Ces quartiers ont pour dénominateur commun la topographie très basse, le caractère sub-affleurant de la nappe phréatique et la présence de sols hydromorphes, donc plus ou moins argileux. Dans les détails, les quartiers de Boudody-Escale, Santhiaba, Belfort et Goumel sont parmi les zones où la situation est la plus préoccupante.

Les inondations récurrentes dans les villes comme Ziguinchor ou Bissau révèlent les dysfonctionnements et incohérences de plusieurs décennies de politiques publiques en matière d'aménagement, d'occupation de l'espace urbain et d'assainissement de la ville. Devant l'urgence de la recherche de solutions aux inondations de plus en plus dangereuses et coûteuses, l'État du Sénégal et les autorités municipales ont mis en place un dispositif d'intervention et de soutien aux victimes de cette catastrophe. Il s'agit du Plan d'Organisation des Secours en cas de Catastrophe (ORSEC). Ce plan, initialement déclenché à Dakar, va progressivement concerner toutes les régions du Sénégal, puisque le phénomène est devenu national. A Ziguinchor, la mairie est appuyée par le Groupement National des Sapeurs Pompiers qui est chargé de la gestion des inondations sous le contrôle du Gouverneur de la Région. Les pompiers viennent en appoint pour secourir et lutter contre le phénomène qui dépasse les populations. Pour les couches les plus touchées, de l'aide en denrée alimentaire et du matériel est souvent distribué dans l'immédiat pour répondre aux besoins des sinistrés. C'est dans cette logique qu'un important lot de matériels a été déployé en juillet 2011, août 2013, et août 2017 sur les sites les plus touchés de la commune pour l'évacuation des eaux stagnantes dans les rues et les écoles primaires.



Carte 27: Réseau d'assainissement pour la gestion des eaux pluviales et usées à dans les rizières du quartier Boudody (en construction depuis 2019).

(Source : Gomis, E.N, 2019)

Au plan environnemental, le réseau pour la gestion des eaux pluviales et usées *(Carte 27)* en cours de construction est une alternative aux fosses septiques qui étaient vidé manuellement soit par des individus et ensevelie dans des trous creusés devant les portes des habitations, ou soit à bord des camions de vidange qui vont déverser dans la nature. Ici, il s'agit de branchements individuels qui sont raccordés aux réseaux. Et quand les eaux arrivent au niveau du réseau, elles sont transférées à la station de pompage pour être envoyées vers la STEP et c'est seulement à partir de ce moment que ces eaux seront déversées à 2 km minimum en mer après traitement. D'après Monsieur Ba, Chef du Service Régional de l'ONAS de Ziguinchor, le rejet se fait en conformité avec le code de l'environnement qui prend en compte la dimension environnementale de la question.

Pour être raccordé au réseau dans les trois zones concernées, chaque ménage bénéficie d'un branchement individuel moyennant une contrepartie de 37 500 francs CFA. Alors que le coût du branchement réel sans l'appui de l'État du Sénégal et de la BAD est de 2 000 000 francs CFA. L'exploitation et de l'entretien du réseau revient à l'ONAS. Quelqu'un qui n'a pas un branchement SDE dans les zones considérées ne peut pas bénéficier d'un branchement au réseau[617].

Dans les quartiers qui ne sont pas pris en charge par le réseau d'assainissement collectif c'est-à-dire les quartiers qui ne sont pas branchés à l'égout et dont le branchement est individuel, un système d'assainissement autonome géré par la mairie est mis en place dans le cadre du Projet d'Amélioration de la Gestion et de Valorisation des Boues et Vidanges. Des infrastructures modernes et adaptées pour la valorisation des eaux usées n'existent pas encore à Ziguinchor, mais existent déjà dans des régions comme Thiès et Dakar et dont l'eau est utilisée dans le BTP, ou utilisée par les jardiniers.

[617] Entretien avec Amadou Lamine Ba, Chef du Service Régional de l'ONAS de Ziguinchor, entretien réalisé le 14 Août 2017 à Ziguinchor.

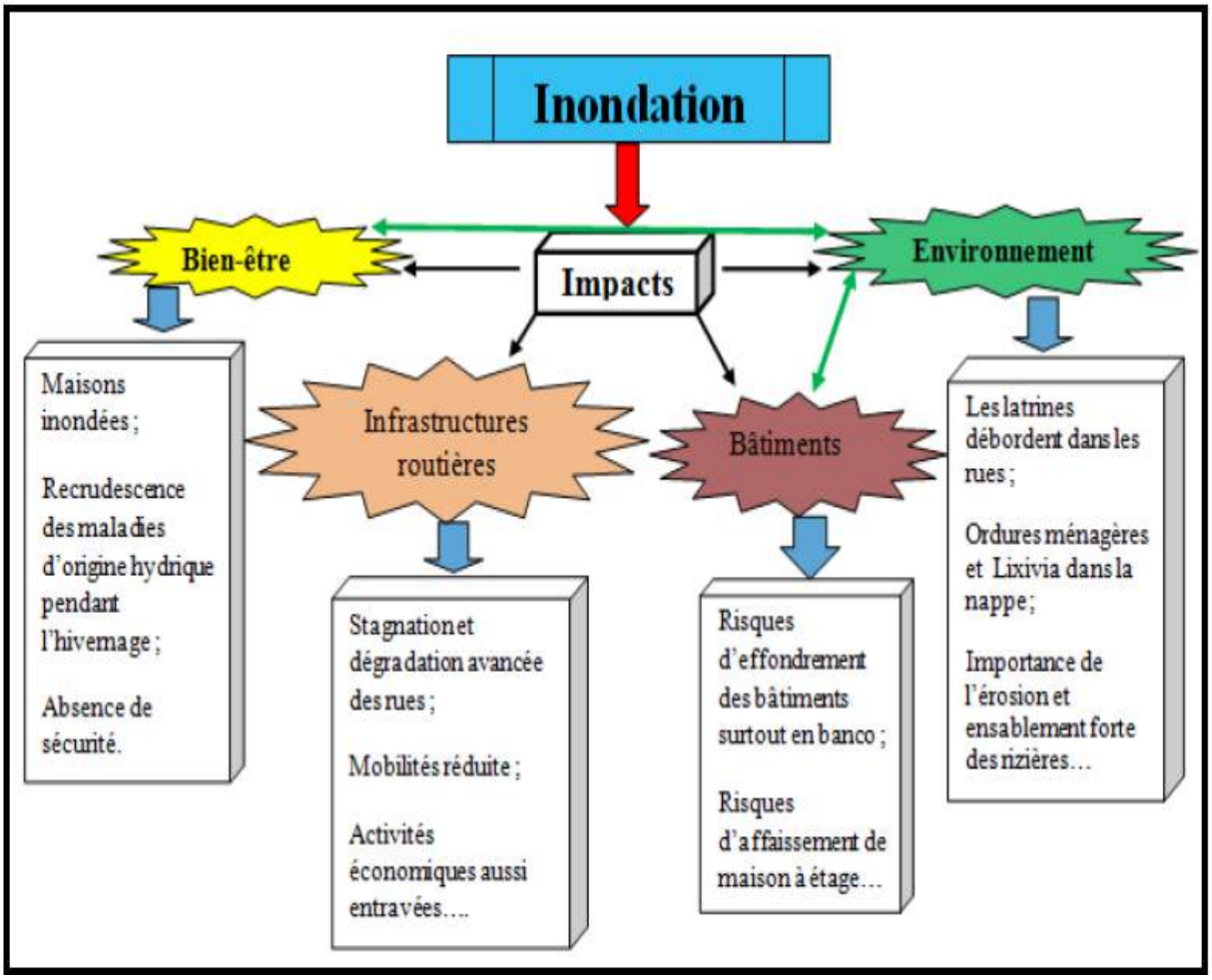


Figure 24: Synthèse des impacts négatifs des inondations à Bissau et à Ziguinchor
(Source : Gomis, E.N, Août 2019)

3.4.Gestion des ordures urbain solides et des boues de vidange à Bissau et à Ziguinchor

L'urbanisation, un fait social, économique, démographique et spatial est un phénomène ancien et universel dont la maîtrise doit obéir à un art de construire, de transformer, d'aménager l'espace pour répondre, au mieux, aux commodités et exigences imposées par les règles d'esthétique et d'hygiène. En Afrique subsaharienne, nombreuses sont les villes qui sont confrontées à des problèmes d'urbanisation et de risques environnementaux, découlant, en partie, de la mauvaise gestion des déchets solides et liquides qui constituent une menace pour la santé et le bien-être des populations. Ce risque et les menaces potentiellement générées révèlent, entre autres faiblesses, une défaillance dans la gestion des ordures liées aux activités humaines, qu'ils soient : domestiques, agricoles, industriels ou commerciaux.

Il se pose alors à Bissau et à Ziguinchor comme partout ailleurs dans les autres villes en Afrique, des défis d'efficacité et d'efficience dans la gouvernance urbaine devenue une problématique publique. Il sera donc question dans cette partie d'aborder l'épineuse question de gestion des déchets solides et des boues de vidange dans les villes de Bissau et de Ziguinchor. Dans ces deux villes de

pays en voie de développement, l'amélioration du cadre de vie est au cœur de toute politique de développement où l'enjeu de l'assainissement, notamment la gestion des déchets solides et liquides, est très souvent laissé-pour-compte par les décideurs locaux et nationaux. Cette situation a conduit à une obsolescence des structures techniques et a engendré des carences en compétences techniques nécessaires à la prise en charge adéquate des défis d'assainissement, sans oublier les coûts prohibitifs induits.

3.5.La nature et l'équipement des habitations en sanitaires et la gestion des excréta ou boues de vidange à Bissau et à Ziguinchor

Les types d'assainissement que l'on trouve dans les maisons à Bissau et à Ziguinchor sont tous des assainissements autonomes. Il n'existe pas pour le moment dans les deux villes un type d'assainissement collectif pour ce qui concerne les excréta. A Ziguinchor, une station de traitement et d'épuration des eaux pluviales et des eaux usées et une station de valorisation des boues de vidange sont en construction. Ce dernier prend en charge le traitement des excréta en branchant les assainissements autonomes à un réseau d'égouts. Par ailleurs, seuls trois quartiers du centre-ville (la première couronne) seront branchés à ce réseau. Pour les quartiers périphériques qui constituent la troisième couronne, un programme d'assainissement autonome dans le cadre du projet d'amélioration de la gestion et de la valorisation des boues de vidange est actuellement en cours de réalisation. La deuxième couronne de la ville sera branchée à moyen terme à l'horizon 2025 au réseau d'égouts qui pour le moment ne prend en charge que les quartiers centraux.

Le Projet d'amélioration de la gestion et de la valorisation des boues de vidange à Ziguinchor est financé sous forme de dons par la FAE qui est un organisme qui dépende de l'Association des Ministres chargés de la question de l'eau en Afrique qui dispose des fonds gérés par la BAD. La FAE finance des études de projet et une partie des réalisations. C'est dans ce cadre qu'elle a financé la réalisation de l'étude d'opérationnalisation de la stratégie d'accès aux toilettes du PDAZ. Cette étude a pour objectif de préciser les actions à mettre en œuvre pour faciliter l'accès de la population des 6 quartiers ciblés aux toilettes.

Sur le plan organisationnel, il faut déterminer le rôle des différents acteurs dans la mise en œuvre des activités du maillon, en tenant compte de la population des femmes des différentes instances. Sur le plan technologique, l'étude développe les critères auxquels doivent satisfaire les technologies qui seront proposées par les entreprises appelées à participer à l'appel d'offres.

Sur le plan financier de l'accès aux toilettes, l'étude précise les modalités qui permettent à tous de disposer à terme de toilettes grâce à la subvention initiale. Le financement de la FAE est un don d'environ 8 026 000 francs CFA. La mairie amène aussi sa contribution dans ce projet, mais les populations également. Avec l'appui de la mairie et la participation des populations, le projet tourne

autour de près de 1 100 000 000 francs CFA[618]. Ce pactole permet de réaliser des toilettes pour des ménages qui expriment le besoin et aussi améliorés la gestion de la filière boue de vidange à Ziguinchor. Des entreprises spécialisées dans la réalisation de toilettes écologiques, respectueuses des contraintes socioculturelles et économiques de la localité seront recrutées. Elles travaillent en étroite collaboration avec les micro-entreprises privées et ou communautaires de quartiers constitués pour faciliter la mise en œuvre du projet et avec les artisans locaux qui seront formés. Les sociétés adjudicataires des 820 toilettes devront, en rapport avec ces micro-entreprises privées et ou communautaires de quartier, développer leurs propres stratégies afin de couvrir l'ensemble des 3 500 ménages non desservis dans la zone ciblé[619].

Les types de toilettes qui sont réalisées à la périphérie de la ville c'est-à-dire en dehors de la partie concernée par le réseau tout à l'égout sont dotées d'ouvrages d'assainissements individuels à fosse sèche. C'est des toilettes à chasse manuelle appelé latrines TCM à doubles fosses alternatives et des toilettes VIP (Ventilated Improved Pit c'est-à-dire toilettes améliorées à fosse ventilée).

Pour les toilettes à chasse manuelle ou TMC, ce sont des latrines à fosse améliorée, munies d'une chasse d'eau au-dessus du siège ou de la cuvette avec un siphon à fermeture hydraulique. L'évacuation des excréta se fait par siphon directement dans une fosse à infiltration ou par un tuyau qui conduit à une fosse externe. Cet ouvrage est formé de trois parties distinctes : la superstructure (cabine), l'infrastructure (les deux fosses) et le regard de répartition.

La superstructure ou cabine constitue l'abri de l'ouvrage. Elle est réalisée en briques et est entièrement couverte d'une toiture en zinc. Elle est équipée du siège de défécation (siège turc).

L'infrastructure est composée de deux fosses cylindriques alternantes couvertes par des demi-dalles circulaires en béton armé dosé. Les deux fosses alternantes permettent une utilisation continue de la toilette.

Quant au regard de séparation, c'est un petit ouvrage carré dont le fond présente une pente inclinée vers les fosses pour un bon écoulement des excréta en provenance du tuyau d'évacuation. Un bouchon PVC sera prévu pour assurer l'utilisation alternée d'une ou l'autre des fosses.

Ce type d'ouvrage a pour avantages :

Respect les normes d'hygiène et environnement ; faibles quantités d'eau de chasse, en comparaison avec les WC classiques (chaise anglaise) ; bonne aération de la fosse ; raccordement éventuel à un réseau d'égouts ; entretien aisé ; réutilisation des boues minéralisées sous forme de fertilisant ; sans frais de vidange.

---

[618] Entretien avec Mamadou Guèye Coordonnateur de la cellule d'exécution du projet de d'amélioration et de gestion des boues de vidange de Ziguinchor, le 8 Août 2017.

[619] Facilité africaine de l'Eau, Amélioration de la gestion et de la valorisation des boues de vidange dans la ville de Ziguinchor, Rapport d'évaluation, Tunis Avril 2013, p. 6.

Les latrines de types VIP à doubles fosses sont constituées d'une superstructure de deux trous de défécation, deux tuyaux de ventilation et de deux fosses qui fonctionnent alternativement. Les fosses ont des parois qui sont ouvertes avec un fond non-étanche. Le fonctionnement alterné des fosses permet à l'eau de s'infiltrer dans le sol et les boues restent à l'intérieur jusqu'à remplissage d'une fosse et on alterne sur l'autre fosse. Pendant l'utilisation de la deuxième fosse, la première se dégrade jusqu'à ce que les produits deviennent pratiquement secs. Et puisque les camions de vidange ne peuvent pas les tirer, ils sont enlevés manuellement et peuvent être utilisés comme composte ou dans les champs pour amendement. La construction est réalisée en béton ou en terre cuite. Les latrines VIP fonctionnent par voie sèche et sont prévues pour être vidangées manuellement.

La superstructure ou cabine constitue l'abri de l'ouvrage. Elle est réalisée en briques et est entièrement couverte d'une toiture en zinc. Contre la façade arrière de la cabine, sont disposés deux tuyaux d'aération PVC munis d'un dispositif servant à piéger les insectes.

La cabine repose sur une dalle en béton armé. La dalle est munie de deux trous de défécation, de deux repose-pieds et de deux trous d'attente pour les dispositifs d'aération. Les trous de défécation communiquent directement avec les deux fosses alternantes. La cabine repose ainsi à cheval sur les deux fosses.

L'infrastructure est formée de deux fosses alternantes, maçonnées et couvertes par des dalles et munies d'évents en PVC couverts à la partie supérieure de moustiques.

Cet ouvrage a comme avantages :

le respect des normes d'hygiène et d'environnement ; réduction de la consommation d'eau pour chasser les excrétas ; ventilation de la fosse grâce à un système approprié ; fonctionnement adéquat des deux fosses ; entretien aisé ; utilisation d'amendement organique après minéralisation des boues ; sans frais de vidange.

Pour ce qui est des fosses septiques, elles sont en général rectangulaires ou circulaires. Elles comportent deux à trois compartiments et peuvent recevoir toutes les eaux. L'ensemble des eaux arrive dans le premier compartiment et les boues y sont digérées biologiquement. Le dernier compartiment est relié à un puits perdu qui infiltre les eaux pré-traitées.

C'est la réalisation de ces types de latrines qui justifie actuellement les travaux qui sont en train d'être réalisés dans les quartiers périphériques de la ville. Ils sont au nombre de 820 toilettes, mais qui peut passer à 920 puisque le budget permet de les réaliser. La station de boues de vidange aura une capacité de 60 m³ par jour. Tout ça est fait dans le cadre de l'étude du Plan Directeur de l'Assainissement et pour respecter l'esprit du PDA et pour ne pas gaspiller les ressources ces travaux ont été orientés vers les quartiers périphériques d'autant plus qu'il y a un autre projet d'assainissement qui prend en charge les quartiers centraux qui seront d'ici à 2025 équipé de réseau d'assainissement. Les dix premier quartiers concernés par ce projet sont :

Colobane, Cobitène, Soucoupapaye, Djabir, Kénia, Lyndiane 1, Lyndiane 2, Boucotte Sud, Coboda et Djiringo.

Ce projet qui est en cours d'exécution va être étendu à huit autres quartiers. Lors de la phase enquête pour la réalisation de ce projet, les délégués de quartiers avaient présenté une liste de 1 000 demandes. Et puisque beaucoup de gens au départ pensaient que c'était gratuit, bon nombre de gens se sont inscrits. Finalement, quand les enquêteurs ont déposé leur rapport il y avait 1 900 demandes pour une réalisation de ces toilettes. Parmi ces demandes, 1 400 ont été validées par la structure. Et sur c'est 1 400 il y a un peu moins de 400 qui ont versé leur contribution. Ce qui freine un peu le déroulement du projet, parce que tant que la contrepartie financière (en raison de 45 000 francs CFA pour les latrines TCM à doubles fosses Alternatives et de 37 500 pour les latrines VIP à doubles fosses) n'est pas versée les travaux ne pourront pas être faits par les entreprises. Cette contribution peut être versée en deux tranches, libre au demandeur de voire s'il va verser ou non les 100 % ou au moins les 50 % pour la réalisation des ouvrages[620].

La forte demande autour de ces réalisations a fait que le projet est prévu d'être étendu à des quartiers comme :

Tilène, Néma 2, Kandé Alassane, KandéSyding, Kandjialan Est, Kandjialan Ouest, et Djibok.

Avec les délégués de quartiers et les relais, des séances d'information ont été organisées pour sensibiliser les populations à ce projet d'assainissement. Des explications leur sont apportées sur le déroulement du projet, et même sur le plan technique comment ces ouvrages fonctionnent. Car dans la réalisation du PDA, des ouvrages pilotes ont été réalisés lors des études à des fins de test pour que les populations puissent être imprégnées et s'habituent. Des ONG ont également réalisé les mêmes types d'ouvrage dans certains quartiers ce qui fait que quand ces travaux ont commencé dans d'autres localités les populations étaient déjà au parfum. La presse notamment certaines radios de la place sont utilisées pour faire une communication de masse sur le projet. Des prospectus et des flyers sont confectionnés pour informer au maximum les populations.

Pour ce qui est de la ville de Bissau, il n'existe pas encore un réseau d'assainissement collectif pour les excrétas. C'est le système d'assainissement autonome qui est toujours en vigueur. Les observations faites sur le terrain nous ont permis de constater que les voies secondaires et tertiaires dans la plupart des quartiers de Bissau ne disposent pas de canalisation pour la collecte et l'évacuation des eaux usées. Les quelques unes qui existent sont soit impraticables à cause des ordures qui y sont déversées soit se sont effondrées à cause de l'érosion hydrique. Les eaux usées et les ordures sont versées un peu partout dans la nature à quelques mètres des habitations. Ce qui participe à la

[620] Mamadou Guèye Coordonnateur de la cellule d'exécution du projet de d'amélioration et de gestion des boues de vidange de Ziguinchor, le 8 Août 2017.

contamination de la nappe phréatique véritable source de maladies infectieuses et respiratoires d'autant plus que la majeure partie de la population ne sont pas branchées sur le réseau de la compagnie nationale de l'eau EAGB, mais dispose de puits dans les maisons pour s'approvisionner en eau dite potable. Ces puits sont généralement placés à quelques mètres des sanitaires qui sont dans la plupart des cas des latrines traditionnelles.

Les types de sanitaires qu'on note à Bissau sont des latrines traditionnelles ou des latrines conventionnelles encore appelée salle d'eau. Les latrines traditionnelles sont faites sur la base d'une technique très rudimentaire, qui est à la rigueur très archaïque. Une fosse est creusée dans la cour de la maison ou dans l'arrière-cour. Le plus souvent, la superstructure de ces latrines est formée par une dalle constituée : d'une charpente bien serrée de bois de palmier et d'une couche assez épaisse de ciment mélangé avec du ciment. Un petit trou est laissé au milieu de la dalle pour les besoins naturels. L'évacuation des excréta est réalisée par voie sèche. Ces latrines sont souvent le lieu de douche et de déversement des eaux de crises. Les parois de la fosse des latrines peuvent être maçonnées ou non. Une clôture à base de *''Krintim''* ou de tôle ou de matériel de récupération est dressée. Ces latrines ne disposent ni de toiture ni de trou d'aération *(Photos 37).*

Photo 37: Type de latrine traditionnelle à Bissau appelé « Retrete »
(Source : Gomis, E.N, à gauche dans le quartier de Qullélé et à droite le quartier Bairro Militar, 2019)

Ce type de latrines rudimentaires n'existe pas dans les habitations de Bairro International et de Q.G. Le centre-ville et Bairro Ajuda I et II ont peu de maisons qui disposent de ces latrines. Eu égard à son paysage peu dégradé et aux comportements de sa population. L'île de Rei constitue une exception. Les quartiers de la périphérie disposent de proportions plus élevées. Ce sont des quartiers à habitats non planifiés. Le quartier de Nhala a le taux le plus élevé, 93,8 %. En définitive, 62,3 %

des habitations disposent de ce type de latrines très rudimentaires[621]. Ce qui est quantitativement important.

On comprend par latrines conventionnelles un abri bien protégé et une fosse disposant d'un système d'aération, les deux reliés par un tuyau. Ce tuyau qui les lie, incliné vers la fosse est d'un diamètre pouvant permettre la circulation des excréta. Quant à la salle d'eau ou salle de bain, elle dispose d'une plomberie plus moderne avec une chaise anglaise avec ou sans autres accessoires. Les quartiers dont le taux d'équipement en latrines conventionnelles est plus élevé, sont concentrés à l'Est de la ville et au centre. Il s'agit encore des quartiers structurés dont Bairro International est en tête. Ce taux se réduit au fur et à mesure que l'on progresse vers la périphérie. Toutefois, il y a des concessions où on a ni des latrines traditionnelles ni conventionnelles ou salle d'eau. Certaines maisons combinent les deux. Une salle d'eau intérieure et des latrines traditionnelles dehors dans la cour.

3.6.Les freins dans le système de gestion des ordures urbaines nuisantes et défis dans un contexte de développement durable à Bissau et à Ziguinchor

La production importante de déchets par la population apporte quotidiennement des nuisances sur plusieurs plans. Ces problèmes, qui sont d'abord d'ordre sanitaire, occasionnent des risques en matière de santé publique et d'hygiène, en empêchant l'écoulement des eaux de ruissellement, mais surtout en bouchant les caniveaux (les populations ne sachant plus quoi faire des déchets produits quotidiennement s'adonnent à des pratiques malsaines en les jetant dans les caniveaux) et les collecteurs d'eaux usées qui servent d'exutoire aux déchets solides très souvent. Ensuite, les nuisances olfactives et odeurs pestilentielles gênent considérablement l'utilisation de l'espace public par les usagers ; celles-ci se répandent jusque dans les concessions d'habitat rendant difficile l'exploitation des cours des habitations par les propriétaires ou les occupants.

Les nuisances visuelles occasionnent aussi la pollution par une floraison de tas de détritus qui jonchent et obstruent certains des canaux dégradés et non entretenus. Ces raisons ont poussé, depuis quelques années, à la gestion des déchets ménagers, notamment en Afrique subsaharienne, qui est ainsi devenue une préoccupation majeure au niveau des institutions internationales (exemple des ODD). Elles intègrent cette question au plus haut niveau, car les services municipaux en charge de la question demeurent trop souvent impuissants devant le phénomène désormais inscrit au fronton du développement durable et du défi de la Gouvernance mondiale du XXIème depuis la Conférence de Stockholm (1972), la Conférence de Rio en 1992, les conventions sur la Biodiversité et sur les changements climatiques. Toutefois, c'est surtout l'Agenda 21 adopté à Rio qui a mis l'accent sur la

[621] Mendy, (F), *op.cit*, p. 150.

nécessité d'intégrer les territoires dans les questions de développement durable en soulignant l'importance et le rôle des collectivités territoriales ainsi que leurs partenaires socio-économiques pour une bonne prise en charge des questions environnementales pour traduire concrètement les termes du programme d'action et de ses recommandations. C'est ainsi que sont suggérées des stratégies d'actions locales « Agendas 21 locaux » pour traduire, au niveau local, l'Agenda 21 de Rio.

Depuis cette date, les collectivités locales qui adhèrent aux orientations de la déclaration de Rio devraient s'astreindre à inscrire leur plan d'action conformément aux principes de développement durable. Cela nécessitait l'élaboration d'un modèle de gestion locale impliquant fortement les acteurs locaux et les entreprises. A ce titre, l'Agenda 21 garantissait le principe de la « responsabilité partagée » dans la gestion des collectivités à travers la responsabilisation à la base de divers acteurs de la société civile par la reconnaissance par celles de pouvoirs aptes à garantir l'application du principe de développement durable. La mise en œuvre de ces directives constituait pour les États une source d'action et un levier qui les invitent à agir en favorisant l'application des axes stratégiques déclinés par les principes d'Agenda 21 au niveau des différentes collectivités.

Cet engagement sur les principes de l'Agenda 21 lors de la Conférence de Rio constituait le début d'une séquence inspirant et justifiant les décisions des villes africaines dans l'évacuation hors des centres-villes et quartiers des déchets produits par les ménages. La plupart des villes se sont lancées sur cette stratégie sans une prise en compte sérieuse et nécessaire des impacts environnementaux au niveau des zones périphériques.

3.7. La défaillance dans la gestion des ordures : la faiblesse des villes de Bissau et de Ziguinchor

Les pouvoirs publics ont de plus en plus de mal à faire face aux multiples défis complexes qu'ils doivent affronter tous les jours. Qu'il s'agisse du Sénégal ou de Guinée-Bissau, le contraste est grand entre les capitales qui développent des systèmes de gestion des ordures avec des services urbains dédiés et un arrière-pays qui continue de garder un caractère rural. La ville de Ziguinchor n'échappe pas à cette dualité dans la gestion des déchets urbains, mais cela est surtout amplifié par la faiblesse des moyens consacrés, mais aussi à l'impossibilité d'accéder, de plus en plus, à un site de décharge.

Cette situation n'est cependant pas une spécificité de la ville de Ziguinchor, car Bissau se trouve pratiquement dans une situation assez similaire et le parcours de ces villes, à travers leurs différents quartiers, fait observer la multiplication des décharges sauvages le long des voies de communication, les rejets d'ordures ménagères dans les ruisseaux, provoquant une insalubrité dans la quasi-totalité du territoire urbain. Le spectacle offert est celui d'un milieu agressé par la masse des déchets ménagers et industriels produits, qui conduisent à différentes formes de pollution. Ceci provoque de sérieuses difficultés qui viennent amplifier la défaillance et l'absence d'infrastructures

de gestion des ordures au niveau des collectivités locales. L'exécution de cette compétence transférée sur le terrain souffre d'énormes carences à cause de l'inexistence d'infrastructures modernes et de matériels roulants adaptés aux contextes climatiques des villes comme Ziguinchor et Bissau, abondamment arrosées pendant la saison des pluies.

Du fait des responsabilités de première importance que revêt la gestion des ordures pour ces villes, les autorités locales (Mairies ou institution) s'activent dans la gestion des ordures et consacrent des sommes importantes pour couvrir la totalité des charges afin de garantir des résultats satisfaisants. L'implication de la société civile a permis au cours des dernières décennies, d'imprimer une contribution plus active des populations dans le système de gestion des déchets. Il s'agit d'une nouvelle dynamique à la base qu'il faudra encourager pour répondre surtout aux nouveaux défis complexes que constitue la gestion des déchets au niveau des nouveaux quartiers « ruraux-urbains » (néo-urbains) qui occupent les espaces périphériques, et même certains quartiers centres urbains mal lotis.

Dans ces quartiers, les habitants ont une vision différente de l'espace et des possibilités habituelles de travail et de culture. Mais ceux-ci pourraient être une alternative si leur inventivité et leur créativité étaient mises à contribution pour résoudre leurs propres problèmes. Leur capacité de proposition de solutions et d'invention de nouvelles formes d'organisations sociales basées sur la solidarité participerait à répondre à la problématique de gestion des déchets. Les attitudes qui seront mises en contribution comme formes de résolution des défis d'assainissement en Afrique subsaharienne en général et à Bissau et à Ziguinchor en particulier ne doivent donc pas ignorer les réalités socio-économiques immédiates dans lesquelles ces déchets sont produits.

La question centrale porte évidemment sur la possibilité de mettre en place dans les villes comme Bissau ou Ziguinchor des services de collecte et de traitement destinés à toute la population, et ceci à un coût supportable pour la collectivité et les individus. C'est la question essentielle puisque les situations que l'on observe le plus fréquemment sont celles où n'existe qu'un service incomplet, ignorant le plus souvent les quartiers populaires. Malgré cela, ce service entraîne presque toujours de lourds déficits, de moins en moins supportables pour les collectivités locales, tandis qu'il apparaît difficile d'augmenter le prix demandé aux usagers pour la collecte.

3.7.1 Les difficultés dans la valorisation des boues de vidange à Bissau et à Ziguinchor

La situation de l'accès à l'eau et à l'assainissement en Afrique est très préoccupante. Seules 47 % des personnes vivant en zone rurale ont accès à une eau salubre, et 37 % de l'ensemble de la population ont accès à des installations sanitaires de base. Pour que l'Afrique subsaharienne atteigne cet objectif, elle devrait assurer chaque année l'accès de 35 millions d'habitants à un équipement d'assainissement

amélioré, contre un rythme actuel de 7 millions. Même si elle parvient à cet objectif, on comptera en 2025 encore 315 millions de personnes privées d'accès à un assainissement amélioré[622].

Dans les pays en voie de développement, la question de l'assainissement se pose avec acuité et une attention particulière doit être accordée par les pouvoirs publics à cette question. Le Sénégal tout comme la Guinée-Bissau peine à régler la question avec le niveau très faible de l'accès des populations à un système d'assainissement de qualité malgré les efforts qui ont été consentis. Selon la déclaration du Millénaire pour le Développement des Nations Unies, l'assainissement joue un rôle central dans le développement durable. Un accès plus large à de bons-systèmes d'assainissement contribue efficacement à la lutte contre la pauvreté.

Depuis un certain nombre d'années, de nombreux programmes et projets de développement ont été réalisés au profit des populations en milieu rural et semi-urbain. Certains de ces programmes comme le Programme Eau Potable et Assainissement pour le Millénaire (PEPAM) 2005-2015 qui vise l'atteinte des OMD en matière d'eau potable et d'assainissement ; le Document de Politique Économique et Social 2011-2015 (DSES) qui fait suite au Document de Stratégie pour la Réduction de la Pauvreté (DSRP) 2006-2010, et ambitionne la promotion, de l'investissement privé et de l'entreprenariat ainsi que l'amélioration de l'accès des services sociaux de base ; le Projet d'Amélioration de la gestion et de la valorisation des boues de vidange pour le Sénégal, et le plan d'action OMD-SMDD pour l'Approvisionnement en Eau Potable et l'Assainissement (AEPA) 2010-2020, le Programme *''Terra Ranka''* pour la Guinée-Bissau sont accompagnés de campagnes de sensibilisation et d'éducation à l'hygiène et à l'assainissement, avec notamment, la promotion des latrines familiales.

Malgré ces multiples efforts, le taux d'accès à l'assainissement reste relativement faible et varie en fonction des pays (des disparités entre milieu rural et milieu urbain). En 2013, le niveau d'accès à des ménages à un assainissement de qualité est de 49,1 % au niveau national, en milieu urbain, il est de 61,7 % et 38,7 % en milieu rural au Sénégal[623]. L'objectif spécifique en matière d'assainissement rural était d'amener à 2015 à 61 % le taux de couverture de l'Assainissement de base, compte tenu du taux actuel de couverture estimé à 22 % en Guinée-Bissau[624]. Pour le milieu rural où la situation paraît préoccupante, le résultat attendu de l'AEPA pour la Guinée-Bissau était d'amener à l'horizon 2015 le taux d'accès à l'assainissement à 61 %. Au Sénégal, depuis 2005, le taux d'accès à l'assainissement augmente progressivement, mais à des proportions insuffisantes pour atteindre les OMD. Entre 2013 et 2015, le taux d'accès à l'assainissement est passé de 26,2 % à

[622] Rapport du PNUD, L'Afrique et les Objectifs du Millénaire pour le Développement, 2007.

[623] ANSD, Situation économique et sociale du Sénégal en 2013, Février 2016, p. 165.

[624] Mise à jour Schéma Directeur de l'Eau et de l'Assainissement de la Guinée-Bissau 2010-2020, Plan d'Action OMD-SODD, pour l'Approvisionnement en Eau Potable et l'Assainissement (AEPA), Rapport provisoire 2010, p. 91.

38,7 %, soit une augmentation de 12,5 points de pourcentage sur la période. L'évolution annuelle la plus importante est celle enregistrée entre 2010 et 2011 où le taux d'accès est passé de 29,6 % à 34,3 %[625].

Investir dans l'hygiène et l'assainissement à travers les infrastructures sanitaires de base pour enrayer la défécation dans la nature n'est pas seulement nécessaire pour assurer des vies et préserver la dignité humaine, c'est aussi fondamental pour investir dans une gestion intégrée des boues issues de ces systèmes d'assainissement en vue d'un véritable développement humain. Les boues, lorsqu'elles ne sont pas correctement gérées, sont source de graves nuisances pour l'environnement (pollution du sol, des eaux, de la nappe phréatique, etc.), et la santé publique (développement de vecteurs de maladies, les nuisances olfactives, la pollution visuelle). Tous ces problèmes pourraient être évités grâce à un système d'amélioration de gestion et de valorisation approprié des boues de vidange incluant des systèmes de vidange des latrines et de traitement des boues aboutissant à une élimination ou une réutilisation sans danger[626].

C'est dans cette dynamique que nous nous inscrivons dans cette partie consacrée à l'amélioration de la gestion et de la valorisation des boues de vidange dans les villes de Bissau et de Ziguinchor. Ce qui permettra de façon générale à faire des recommandations et propositions de traitement pour une gestion durable des boues de vidange. D'une manière spécifique, il s'agira donc dans cette partie de faire l'état des lieux des techniques de collecte et d'évacuation des excréta et de faire une analyse de la gestion actuelle à Ziguinchor et à Bissau.

3.7.2. Les freins dans la gestion des excréta ou boues de vidange à Bissau et à Ziguinchor

En 2012, 748 millions citadins n'avaient pas accès à une installation d'assainissement améliorée, dont 27 % vivaient dans les villes d'Afrique subsaharienne qui est l'une des régions du monde où le niveau de couverture est le plus faible[627]. L'assainissement d'un espace urbain consiste à éloigner les eaux usées et les excréta ou boues de vidange des habitations dans le but de réduire les nuisances, puis de les traiter, avant de les rejeter en milieu naturel. Excréta ou boues de vidange est le terme généralement employé pour désigner les boues fraîches (ou partiellement digérées) ou solides résultant du stockage des eaux vannes ou excréta. La composition des boues de vidange varie significativement en fonction de la localisation, du contenu de l'eau et du stockage. Par exemple, l'ammonium (NH4-N) peut aller de 300 à 3 000 mg/1 tandis que les œufs d'helminthes peuvent

[625] ANSD, Situation économique et sociale du Sénégal en 2013, Février 2016, p. 166.

[626] Dah, (P), Contribution à la gestion durable des boues de vidange de la Commune Rurale de Saaba, Mémoire pour l'obtention du Master en Ingénierie de l'eau et de l'assainissement, option eau assainissement, Institut International d'Ingénierie, Ouagadougou, 2012-2013, p. 1.

[627] Yamadji, (N), Chenal, (J), Hasler, (S), Kemajou, (A), Villes africaines : environnement et enjeux de développement durable, Janvier 2018, p. 13.

atteindre 60 000 œufs/l. La composition des boues de vidange détermine le type de traitement envisageable et les possibilités d'utilisation finale[628].

Cela demande d'une part de mettre en place des installations, puis d'assurer leur entretien et leur fonctionnement. D'autre part, il est nécessaire d'améliorer les conditions d'hygiène liées aux pratiques et aux comportements des habitants, par exemple par la promotion du lavage de main, de l'entretien des ouvrages ou de la préservation de l'environnement. Il existe différents types d'assainissement :

- l'assainissement collectif : les ménages sont connectés à un réseau d'égouts pour évacuer leurs déchets liquides ;

- l'assainissement autonome : les équipements sanitaires (latrines, toilettes à chasse, éviers) ne sont pas reliés à un réseau d'égouts, mais à des fosses septiques ou des puisards.

L'approche globale de l'assainissement par maillons, résultat d'un programme de recherche et d'actions pilotes menés en Afrique, propose d'organiser la filière de l'assainissement en trois maillons ayant leurs propres spécificités, acteurs, compétences et modalités de financement :

- le premier maillon de l'assainissement consiste à la collecte des déchets liquides produits par les habitants et leurs activités. Il utilise deux types d'installations sanitaires, autonomes ou raccordées à un réseau, pouvant être individuel ou semi-collectif. Les systèmes autonomes semblent être les formes d'assainissement les plus appropriées pour répondre aux politiques de développement de l'assainissement. Ils ont fait l'objet de nombreuses recherches-actions démontrant la variété des innovations liées à la diversité des situations urbaines. Les solutions autonomes les plus courantes sont les latrines à fosse non maçonnée, les latrines à fosse maçonnée, les latrines à fosse ventilée, les latrines à siphon, la toilette moderne à fosse simple ou la toilette moderne à fosse septique. Les habitants ne disposant pas de ces commodités défèquent en plein air. Il existe aussi une diversité de systèmes autonomes semi-collectifs, tels que les latrines publiques situées dans les lieux à forte fréquentation, les latrines communales partagées par des familles locataires d'habitat social dans les quartiers denses, ou les latrines familiales pour plusieurs ménages.

- le second maillon consiste à assurer l'évacuation des eaux usées hors des zones d'habitat. Celle-ci peut se faire par un réseau d'égouts conventionnel, par des minis réseaux, par des véhicules mécanisés munis de systèmes d'aspiration mécanique ou de manière manuelle par des artisans ou des membres de la famille. Cette évacuation est périodique par vidange ou permanente par réseau. Les boues et les eaux des vidanges sont évacuées vers des centres de dépotage ou de traitement situé à l'extérieur de la ville ou à l'extérieur de la parcelle lorsqu'il s'agit de la vidange manuelle. Le marché

[628] Zerbo, (L.N), Problématique de la gestion des excrétas et eaux usées en milieu rural : cas de la province du Kourittenenga, Mémoire, Université de Lomé, Togo, p. 12.

de la vidange connaît une évolution importante, notamment grâce à des innovations entrepreneuriales, qui varient fortement selon les pays et les villes. Ce secteur s'est développé sans stratégie de la part des pouvoirs publics, soulignant la capacité d'adaptation et d'innovation du secteur privé. Le réseau d'égouts est adapté aux zones urbaines à forte densité où l'eau est utilisée en abondance. Les équipements sanitaires à chasse d'eau et reliés aux égouts se trouvent principalement dans les quartiers d'habitat de standing des grandes agglomérations, telles que Abidjan ou Dakar. Leur extension à l'ensemble du territoire urbain est limitée par les coûts d'investissement et de fonctionnement élevés, ainsi que par le besoin d'équipements spécifiques et de main-d'œuvre qualifiée. A l'exception du réseau à faible diamètre (ou assainissement semi-collectif) constitué d'un réseau d'égouts enterré à faible profondeur sur des terrains privés ou en bordure de voirie, reliée à un système de traitement sommaire décentralisé et adapté à un petit groupe d'habitations, peu d'innovations ont été réalisées pour ces systèmes.

- le troisième maillon consiste au dépotage et au traitement des produits de l'assainissement avec ou sans réutilisation. Le traitement peut s'effectuer sur place ou, comme c'est généralement le cas, hors des quartiers. En raison de la diffusion et de l'amélioration des systèmes autonomes, ainsi que du développement rapide des entreprises de vidange mécanique, les quantités d'eau usées à traiter deviennent considérables. C'est donc ce dernier maillon qui est le plus critique.

La plupart des villes africaines ne disposent pas d'équipement adéquat, ou, s'il existe, les responsables sont confrontés à des difficultés pour assurer son fonctionnement. Ces situations favorisent le dépotage sauvage en périphérie des villes. Ainsi, pour une meilleure gestion et une valorisation durable des boues de vidange, certaines approches émergentes de planification de l'assainissement ont été développées.

Le réseau d'égouts qui existe à Bissau se limite au centre-ville et ne répond plus aux normes du fait d'une explosion démographique dans la ville. A Ziguinchor, le projet d'amélioration de la gestion et de la valorisation des boues de vidange dans la ville en construction permettra une gestion durable des boues de vidange. Avant la réalisation de ces ouvrages, l'ensemble des excréta produits à Bissau et à Ziguinchor sont collectés dans des ouvrages d'assainissement autonome ou rejetés directement dans la nature. Il n'existe pas aussi des ouvrages destinés à la valorisation des boues de vidange à Bissau contrairement à Ziguinchor, c'est en construction dans le cadre du projet d'amélioration de la gestion et de la valorisation des boues de vidange. Actuellement, ces boues sont déversées dans la nature et contribuent à polluer l'atmosphère et sont aussi à l'origine d'un certain nombre de maladies respiratoires. La prise en charge de cette question et de manière efficiente est nécessaire pour un bon fonctionnement du système d'assainissement dans une ville.

3.7.3. Les Obstacles dans la gestion des eaux usées et pluviale et le branchement au réseau d'évacuation d'eau à Bissau

Pour ce qui est de la gestion des eaux usées et pluviales dans la ville de Bissau, le peu de réseau qui existe et qui est encore fonctionnel se limite au centre-ville. Dans quelques quartiers de la périphérie immédiate du centre-ville, les canalisations latérales ne sont plus en état. Le réseau dans le centre est assuré par un réseau de drainage comprenant des canaux d'évacuation classée en trois catégories. Il s'agit des canaux souterrains, des grands canaux à ciel ouvert et les petits canaux à ciel ouvert.

- Les canaux souterrains : ayant à peu près un mètre de profondeur et de largeur, ils sont creusés au niveau du trottoir. Ils communiquent avec des tuyaux enfouis dans la chaussée. On trouve ces canaux uniquement au centre-ville, en particulier dans les grands axes comme l'avenue Amilcar Cabral, Domingos Ramos, Osvaldo Vieira et celle qui aboutit au siège des Nations Unies, de même l'avenue 14 novembre en dispose.

- Les grands canaux à ciel ouvert : ils font plus d'un mètre de profondeur et de largeur. Les uns sont aménagés avec du béton tandis que les autres sont tout simplement creusés. Ce sont les déversoirs des petits canaux, si bien qu'ils circulent des volumes très importants d'eau.

- Les petits canaux à ciel ouvert : ce sont des canaux de moins d'un mètre de profondeur et d'un demi-mètre de largeur. Ils sont aménagés le long des rues et passent sur la devanture des habitations. Leur rôle est de conduire les eaux pluviales vers les grands canaux. Ils constituent une marque saillante des quartiers qui ont été restructurés grâce au projet de restructuration des quartiers de Bissau des années 80. Il s'agit principalement des quartiers comme Cupelom de Cima, Baixo, Reno Gambiafada, Mindara, Q.G et Béléme. Des quartiers comme Bairro Ajuda I et II, Rossio, Calequir, et Pefini ont également bénéficié de ces aménagements. Dans ces quartiers, le réseau de drainage est très dense.

Le problème de drainage des eaux pluviales à Bissau se pose avec acuité. Il est amplifié par l'absence de prise en compte de ce secteur dans les politiques publiques prioritaires. Une bonne partie du périmètre de l'espace bâti de la ville de Bissau est entourée par la présence des zones inondées. Les canaux à ciel ouvert sont souvent des lieux de dépôt d'ordures solides ménagers ou des boues de vidange notamment en hivernage. Ces canaux sont utilisés comme lieu d'aisance par certaines personnes et ne font pas l'objectif d'un curage régulier faute de manque de moyens. Malgré tout, la mairie avec l'appui des populations essaie tant bien que mal d'intervenir de manière ponctuelle pour le curage des caniveaux. Le manque de moyens ne permet pas d'entretenir correctement le peu de réseau existant dont la plupart date de la période coloniale.

En plus de la vétusté du réseau, les ouvrages conçus pour la prise en charge des eaux de pluie sont sous-dimensionnés. La construction des canaux d'évacuation identifiés à Bissau n'a pas permis

une résolution définitive des problèmes posés par les eaux de pluies. La fréquence des inondations est liée aux débordements des eaux de ruissellements dépassant très souvent la capacité d'évacuation du réseau unitaire dans les quartiers où il existe. Et pour les quartiers où on n'a pas de réseau d'évacuation, les populations se débrouillent en mettant en place des stratégies qui leur permettent de s'adapter au phénomène.

Il y a une difficulté d'estimer correctement le volume du ruissellement qui joue un rôle déterminant dans la conception hydraulique des ouvrages, or le coefficient d'écoulement est difficile à estimer, car il augmente généralement avec l'anthropisation de l'espace, qui dans nos villes, se fait à une vitesse sans précédent. Le constat est partout le même, les corps de métier ingénieurs qui devraient assurer la conception technique des ouvrages sont assez souvent exclus dans la phase de planification et d'exécution des travaux[629]. En plus, il n'existe pas de plan directeur d'assainissement depuis des années à Bissau. Ce n'est que du pilotage à vue. Le surplus d'eau que le sol n'arrive plus a absorbé pénètre dans les maisons surtout dans les quartiers situés dans les basses altitudes et où il n'y a pas de réseau de drainage.

Il n'existe pas réellement de réseau d'égouts à Bissau. L'évidence voudrait qu'une ville capitale comme Bissau puisse disposer d'un système d'évacuation des eaux usées ne serait-ce qu'au centre-ville dans l'habitat planifié, mais certains techniciens pensent qu'il n'existe pas un réseau d'égouts dans la ville. Pour eux, les habitations du centre-ville disposent tout simplement de fosses perdues. Cette situation se trouve facilitée par la texture du sol avec une grande capacité d'absorption. Lors de mes deux voyages d'étude qu'on a eu à effectuer sur le terrain en 2016 et en 2017, nous n'avons pas trouvé de trace d'égout. Malheureusement, il ne m'était pas possible matériellement malgré deux passages à Bissau d'opérer des investigations plus poussées.

L'ensemble des excréta produits dans la ville sont collectés dans des ouvrages d'assainissement autonome ou rejetés directement à la décharge de Antula à seulement 5 km de la ville. Ce qui cause beaucoup de dommages aux populations dont des maladies infectieuses et respiratoires mais également des nuisances environnementales et du cadre de vie. La collecte des eaux usées provenant de la lessive, des douches ou des cuisines est presque inexistante. En somme, si réellement un système d'égout existe à Bissau *(Photo 38)*, il ne concernerait que le centre-ville soit 95,2 % de ses habitations, ce qui représente 1,6 % des habitations de toute la Guinée-Bissau.

[629] Bouly, (L), Cisse, (A), Faye, (C), *« Problématique de la gestion des eaux pluviales dans les villes des pays en voie de développement : cas du quartier de Santhiaba et Belfort (commune de Ziguinchor, Sénégal) », in Larhyss Journal*, n°39, 2019, pp. 313-331.

Photo 38: Canalisation pour l'évacuation des eaux usées en centre ville dans le quartier Q.G
(Source : Gomis, E.N, 2019)

Globalement, de nombreux défis restent à relever à Bissau pour réussir la diversification de l'économie. L'interférence récurrente de la hiérarchie militaire dans la vie politique obère une partie des gains de la reprise économique amorcée depuis 2007, entrave le processus démocratique, favorise l'instabilité politique et pourrait même fragiliser les réformes envisagées dans le cadre du DENARP II. La faiblesse des capacités institutionnelles, l'insuffisante diversification de l'économie et sa vulnérabilité aux chocs, la déficience en infrastructures notamment dans le secteur de l'énergie, de l'urbanisme, de la mobilité et du transport, de l'assainissement, de l'éducation, de la gestion de l'eau, la vulnérabilité aux effets du changement climatique et la faiblesse du système de gestion des finances publiques devront également être palliés pour mettre sur orbite la Guinée-Bissau en général et la capitale Bissau en particulier. Pour ce qui est de Ziguinchor, la déclinaison du PSE sur le plan local constitue un bouffé d'oxygène pour placer la ville sous une rampe de lancement. La poursuite des projets et programmes en cours changerait dans un futur proche le visage de la ville qui se relève lentement, mais sûrement des séquelles d'une longue crise qui a fait plus que durer.

3.7.4. Les freins liés à l'accès à l'eau à Bissau et à Ziguinchor

Dans les villes à climat tropical, il faut 40 1itres d'eau par jour et par personne[630]. Ce qui est loin d'être le cas dans ces villes si l'on sait que l'approvisionnement en eau potable est dans beaucoup de régions du monde (en Amérique Latine, en Asie ou en Afrique) un défi à relever. L'impact du manque d'eau se fait sentir dans toutes les activités socio-économiques, notamment l'agriculture, la santé, l'énergie et les revenus. Dans les grandes et moyennes villes, il existe en général un réseau d'adduction d'eau courant, mais cela coûte cher, car il y a peu de clients, et le budget dont disposent

[630] Champaud, (J), *« Les villes africaines et l'environnement »*, colloque sur l'écologie urbaine, Septembre 1991, ORSTOM, fond documentaire n° 38119, cote B, pp. 1-11.

les municipalités ne suffit pas pour payer les factures de consommations d'eau au niveau des bornes fontaines.

En Afrique, l'eau est le premier vecteur des maladies des enfants, plus de 70 à 80 % des maladies sur le continent sont liées à la mauvaise qualité de l'eau. Aussi, la ressource est inégalement répartie au plan géographique. Pour la Banque mondiale, la raréfaction de l'eau exacerbée par le changement climatique peut amener certaines régions du monde à accuser un recul du PIB de l'ordre de 6 % des migrations et déclencher des conflits[631]. De plus, on note des imperfections dans la gestion de l'eau, la focalisation sur le développement de nouvelles sources plutôt que de mieux gérer celles existantes, et les approches sectorielles de la gestion de l'eau qui aboutissent à un développement et à une gestion non coordonnée de la ressource.

Au Sénégal et en Guinée-Bissau, l'eau reste une ressource essentielle pour le bien-être durable des populations. La diversité des ressources en eau permet d'exploiter les eaux de surface ou les eaux souterraines. Sa disponibilité y est continuellement en déclin, tant en quantité disponible qu'en qualité pour les populations. La péjoration climatique de ces dernières décennies, combinée à la surexploitation de la ressource a engendré par endroits la baisse des nappes phréatiques (avec parfois prélèvements dépassant les capacités de renouvellement).

Les nappes superficielles sont par endroits polluées par des rejets liés au déficit d'assainissement (bactéries, produits chimiques, nitrates, métaux lourds). Les pénuries d'eau, la concurrence croissante par des usages multiples de l'eau, la qualité de la ressource et le coût de sa mobilisation constituent des préoccupations majeures dans des villes comme Bissau. De plus, la plupart des problèmes de santé signalés à Bissau sont directement ou indirectement liés à l'utilisation de l'eau polluée. Cela est dû entre autres à une absence de politique durable de la gestion des eaux usées et pluviales, par une quasi-absence de système de canalisation adapté pour le drainage de ces eaux et un système d'assainissement défaillant. L'accès à l'eau potable y est un défi majeur pour les pouvoirs publics. Étant un des objectifs à atteindre dans les ODD, l'approvisionnement en eau potable en qualité et en quantité suffisante y est loin d'être atteint. Le secteur de l'eau à Bissau doit en effet relever les défis de la qualité des services parfois médiocre et de la qualité de l'eau qui se détériore sans cesse en raison de la contamination biologique des déchets humains, des polluants chimiques provenant des industries et des intrants agricoles[632].

A Bissau tout comme à Ziguinchor, la croissante de la population et son corollaire l'augmentation des besoins en eau ont amplifié ces défis. Les eaux usées constituent le premier facteur

---

[631] Faye, (C), *art.cit*, pp. 1-14.

[632] Faye, (C), *« Les défis de la pollution de l'eau, une menace pour la santé publique : Atouts et défauts des lois et politiques de l'eau au Sénégal »*, Département de Géographie, U.F.R Sciences et Technologies, UASZ, Laboratoire de Géomatique et de l'Environnement,

de pollution des nappes d'eau souterraine. Ceci est le résultat d'une occupation anarchique du territoire avec comme corollaire son lot d'effets indésirables sur l'aménagement et l'absence de plan d'assainissement. Les décharges polluantes effectuées dans les systèmes aquifères au moyen de fosses septiques sont des sources majeures de pollution des nappes dans les grandes agglomérations. Le cas de la nappe des sables quaternaires au Sénégal comme dans la zone de Pikine Thiaroye (banlieue de Dakar, zone des Niayes) est un exemple frappant. La décharge de Antula à Bissau, les latrines traditionnelles, l'absence de canaux d'évacuation des eaux usées et pluviales, les déchets domestiques à la porte des maisons sont autant d'effets de nuisance sur la qualité de l'eau. Une grande partie de la population à Bissau s'alimente à partir des puits creusés à quelques mètres des latrines, la contamination de la nappe phréatique est à l'origine de beaucoup de maladies diarrhéique, respiratoire et pulmonaire que les autorités publiques peinent à éradiquer.

Pour asseoir la disponibilité et la qualité du service d'eau, d'énormes efforts d'investissements consentis par l'État sénégalais et bissau-guinéen et leurs partenaires doivent être poursuivis. De plus, des efforts importants devront être déployés de manière diligente, mais surtout cohérente et coordonnée pour atténuer l'impact du fluor et du sel dans l'approvisionnement correct des populations en eau potable, d'où l'importance de la mise en place d'un comité chargé de la qualité de l'eau pour la prise en charge au plus haut niveau de cette contrainte majeure dans l'approvisionnement en eau[633].

Ces efforts sont souvent inefficaces du fait de la faible coordination entre les acteurs concernés, le manque de responsabilité et de transparence des acteurs de régulation, le manque de participation des populations. Pour y remédier, la mise en place d'un système de législation stricte qui servirait de base pour le suivi et la mise en œuvre des lois et des politiques de lutte contre la pollution de l'eau est fondamentale.

Conclusion

L'analyse des freins à un développement urbain durable à Bissau et à Ziguinchor montre un certain nombre de problématiques liées aussi bien à des questions de planification et de gestion urbaine, de santé et d'environnement urbain, de sécurité foncière, de développement économique, de l'éducation et de formation professionnelle. L'ampleur des difficultés auxquelles font face les populations dans mes deux cas d'étude suggère le besoin d'une approche ciblée à divers niveaux, de façon à dégager une proposition à la mesure des moyens des populations et des acteurs du terrain. Les actions engagées par les partenaires au développement se révèlent aujourd'hui sans résultats tangibles, faute

[633] Programme D'eauPotable et d'Assainissement du Millénaire. Revue annuelle *conjointe du secteur de l'eau potable et de l'assainissement*. Document de travail, République du Sénégal, 2011, pp. 14 p.

d'application concrète, dus à un processus complexe et lent. Cette situation, causée par divers facteurs, prouve que certains éléments méritent des approches nouvelles.

Chapitre 18: Les stratégies de développement durable partagées dans les deux cas d'étude de Bissau et de Ziguinchor

Introduction

Le Sénégal et la Guinée-Bissau ont atteint un certain nombre de cibles des OMD dans certains domaines et peinent dans d'autres. Leur mise en œuvre n'est donc pas terminée. Les nouveaux ODD reposent sur les enseignements tirés des OMD, et ils tiennent compte des insuffisances de ces derniers, et en particulier de leur incapacité à s'attaquer aux causes structurelles de la pauvreté, des inégalités et de l'exclusion, ainsi qu'au problème de la durabilité environnementale. En d'autres termes, les ODD sont le prolongement des OMD, élargis pour être plus inclusifs et plus durables. Ces nouveaux ODD correspondent parfaitement aux priorités de développement de la Guinée-Bissau et du Sénégal à l'horizon 2030. La croissance future et son impact sur le recul de la pauvreté à Bissau et à Ziguinchor dépendent de ce dont il adviendra de la transformation structurelle.

Dès lors, il urge pour le Sénégal et la Guinée-Bissau de s'engager dans une nouvelle trajectoire de développement propice à cette transformation structurelle afin d'améliorer la productivité, en lien avec l'essor de l'industrialisation. Ce qui exige des investissements massifs dans le capital humain comme dans le capital physique. A Bissau ou à Ziguinchor on doit avant tout investir dans les infrastructures, en particulier dans l'infrastructure énergétique, des transports, de l'assainissement, de l'accès à l'eau courante, dans l'éducation, accordé beaucoup plus d'attention à la bonne Gouvernance, mais aussi doit améliorer la productivité de sa main-d'œuvre.

En comparant avec l'analyse sur les opportunités de développement urbain durable à l'échelle des villes, la question sur les stratégies de développement durable sont plus conceptuelles que factuelles. En terme de développement urbain durable et compte tenu du contexte, de la nature de mes deux cas d'étude, de leur trajectoire historique, de leur géographie, de leur évolution politique, économique, etc., il y a des orientations stratégiques qui devraient être prises sur l'ensemble des thématiques de développement durable. Il est donc question dans ce chapitre de voir quelles sont stratégiquement les comportements voire les orientations qu'il faudrait faire dans les thématiques abordées plus haut pour s'orienter vers un développement urbain durable à Bissau et à Ziguinchor.

1. L'amélioration de la croissance et la lutte contre le chômage des jeunes et des personnes vulnérables à Ziguinchor et à Bissau

Depuis le milieu des années 90, l'Afrique a accompli des progrès considérables en matière de lutte contre la pauvreté. C'est à ce moment-là que sa croissance (celle du PIB par habitant) s'est inscrite en hausse, inversant la tendance des quinze années précédentes, où la croissance avait été anémique.

En général, cette tendance à la hausse a engendré un recul significatif de la pauvreté, mais pas dans tous les pays, la principale cause de l'augmentation des niveaux de pauvreté étant la dégradation de la distribution des revenus. Des politiques améliorant à la fois la croissance et la distribution des revenus sont préférables. Pour y parvenir, il faut renforcer la complémentarité entre le capital physique et l'éducation, surtout au niveau de l'enseignement de base, ce qui nécessite, par exemple, de se concentrer sur la formation professionnelle au cours des trois dernières années de la scolarité de base[634]. De plus, la mise en place de programmes de protection sociale ou filet de sécurité sociale pour les populations les plus vulnérables (la bourse familiale au Sénégal et les programmes 34a[635] et 34b[636] en Guinée-Bissau) est à accentuer, car ce dispositif protège contre les risques de baisse conjoncturelle résultant de chocs économiques. Cependant, la façon dont les fonds sont gérés est à auditée si l'on veut que ce procédé puisse porter ces fruits comme ça été le cas au Brésil.

Les villes africaines doivent faire face à des problèmes complexes, de nature diverse, qui font obstacle à une croissance inclusive pour tous les segments de la société, et tout particulièrement pour la jeunesse. Bissau et Ziguinchor ne font pas exception. Compte tenu de la croissance projetée de la population de jeunes dans ces deux villes, il est essentiel que les pouvoirs publics locaux et étatiques élaborent des stratégies efficaces pour cibler les problèmes qui peuvent découler du non prise en charge des jeunes. Nombre de pays africains ont instauré des mesures actives afin de recentrer le cadre de leur politique économique sur la jeunesse. A la suite de l'adoption de la Charte africaine de la jeunesse par l'Union Africaine en 2006, plusieurs pays ont mis en place une politique nationale pour les jeunes[637]. En 2014, cette Charte avait été signée par 42 pays et ratifiée par 36.

Depuis le milieu des années 90 déjà, nous assistons à une création massive d'agences publiques de promotion de l'emploi des jeunes en Afrique subsaharienne avec comme objectif principal la lutte contre l'exclusion socio-économique par le marché du travail. Au-delà de la création de ces agences, d'autres institutions et actions ont été mises en œuvre pour la promotion de l'emploi des jeunes. Il s'agit entre autres de la création de ministères en charge des questions d'emploi, du développement de programmes d'emploi à l'endroit des groupes vulnérables ou de la professionnalisation des formations.

Le Sénégal et la Guinée-Bissau n'ont pas dérogé à la règle. Étant confronté depuis les années 2000 à une crise de l'emploi qui affecte surtout les femmes, les jeunes et les diplômés, l'État du Sénégal a mis en place un important dispositif de créations d'emplois pour favoriser l'insertion

---

[634] Des pistes pour parvenir au développement durable en Afrique, Chapitre 8, pp. 218-246.

[635] C'est la combinaison de la stratégie nationale de développement social, structurée autour d'un plan national de protection social et de la stratégie nationale d'autonomisation des populations les plus démunies.

[636] C'est un système de protection sociale efficace qui réduira de façon drastique la pauvreté. Ce programme permet l'amélioration et l'extension de la protection sociale.

[637] ILO, 2012.

professionnelle de ces différentes couches. Le diagnostic établi lors de l'élaboration du Programme Sénégal émergent (PSE) en 2014 fait ressortir une faible articulation entre le marché du travail, la formation professionnelle et la politique d'accompagnement pour l'emploi. Le système d'information pour le suivi du marché du travail reste également très peu performant.

Ce diagnostic consolidé celui déjà fait par le Document de politique pour le secteur de l'emploi de la Nouvelle Politique Nationale de l'Emploi (NPNE) pour la période 2010-2015 et le Programme Pays de Promotion du Travail Décent (PPTD) pour 2012-2015 élaboré avec l'appui du Bureau International du Travail (BIT). Pour pallier ces limites susmentionnées, le PSE, qui est le cadre de référence de la politique économique du Sénégal prévoit de créer chaque année 100 000 à 150 000 emplois décents, productifs et rémunérateurs à travers : la promotion des investissements publics à Haute Intensité de Main-d'œuvre dans le cadre du Programme à Haute Intensité de Main d'œuvre (PHIMO) ; l'amélioration du suivi du marché du travail.

La création d'agences et de fonds pour la promotion de l'emploi des jeunes s'est véritablement accrue à partir de cette période. Jusqu'en 2014, les principaux acteurs de la mise en œuvre directe de la politique de l'emploi sont : la Direction de l'Emploi, l'Agence Nationale pour l'Emploi des Jeunes (ANEJ), l'Agence pour l'Emploi des Jeunes des Banlieues (AJEB), l'Agence Nationale d'Appui aux Marchands Ambulants (ANAMA) et le Fonds National de Promotion de la Jeunesse (FNPJ). A partir de Janvier 2014, l'Agence Nationale pour la Promotion de l'Emploi des Jeunes (ANPEJ) a été créée suite à la fusion de l'ANEJ, l'AJEB, l'ANAMA et du FNPJ. Cette décision repose sur le besoin de rationalisation et de coordination des actions en faveur de l'emploi[638].

En plus de ces acteurs directs, il y a des intervenants qui agissent indirectement sur la politique d'emploi comme l'Agence de Développement et d'Encadrement des Petites et Moyennes Entreprises (ADEPME), l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements et des Grands Travaux (APIX), l'Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public (AGETIP), l'Agence Nationale d'Insertion et de Développement Agricole (ANIDA) et l'Agence pour la Promotion et le Développement de l'Artisanat (APDA). Le Fonds de Financement de la Formation Professionnelle et Technique (3FPT) a été mis en place en 2014 avec pour mission principale d'assurer le financement de la formation professionnelle et technique en vue de faciliter l'insertion des jeunes sur le marché de l'emploi. En seulement près de quatre ans d'existence, il a pu octroyer des bons de formation à 10 726 jeunes. Plus récemment en 2017, une Délégation à l'Entreprenariat Rapide (DER) a été créée. Cette DER, rattachée à la présidence de la République est destinée à promouvoir l'entreprenariat des femmes et des jeunes.

[638] Rapport de collecte de données pour le Sénégal, Projet : Améliorer les politiques d'emploi des jeunes en Afrique francophone, Août 2018, p. 1-2.

Le développement de ce dispositif et la hausse du nombre de jeunes qui y ont recours ces dernières années, ont nécessité une mobilisation importante de ressources. Compte tenu des masses budgétaires engagées et du nombre de jeunes concernés, la question de l'efficacité du dispositif mis en place et plus particulièrement celle de son impact sur l'amélioration de la situation des jeunes sur le marché du travail demeure une préoccupation centrale. Les différents éléments du dispositif de créations d'emplois pour les jeunes au Sénégal sont : la Convention Nationale Etat-Employeurs (CNEE), l'Agence Nationale d'Insertion et de Développement Agricole (ANIDA), le Programme des Domaines Agricoles Communautaires (PRODAC), et le Programme Sénégalais pour l'Entreprenariat des Jeunes (PSEJ).

Ces éléments du dispositif de création de l'emploi au Sénégal font qu'aujourd'hui à Ziguinchor plus de la moitié des individus en âge de travailler sont occupés avec un taux compris entre 53 % et 58 %. Ce qui place la région à la douzième place sur les quatorze avec 2,7 % par rapport au classement sur la répartition de la main d'œuvre au chômage au Sénégal très loin derrière Dakar avec 20,7 % et où 6 chômeurs sur 10 y habitent[639]. Le PHIMO à travers les grands chantiers de rénovation urbaine engagée par l'État dont le PROMOVILLE est à l'origine de ces résultats. Bon nombre de jeunes ont été recrutés et formés par l'AGEROUTE à Ziguinchor pour des petits travaux de voirie dans la réalisation des programmes de renouveau urbain. Ces statistiques ne sont pas les mêmes partout sur le territoire national. Le niveau global d'occupation observé cache de fortes disparités entre les régions administratives.

Pour ce qui est de la Guinée-Bissau, la situation de la majorité de la population est très fragile. Les indicateurs de pauvreté monétaire et non-monétaire, de santé, et d'éducation sont parmi les plus bas d'Afrique subsaharienne comme le reflète l'IDH de 0,396 (177ème /187) en 2013. Cette situation fragile des foyers bissau-guinéens a été aggravée par l'instabilité politique, sociale, et économique que le pays a connue ces dernières années. Le niveau de pauvreté semble avoir augmenté durant la décennie 2000, passant de 15 % en 2002 à 33 % en 2010. L'espérance de vie est de 54 ans en 2012, et le taux de mortalité infantile reste élevé (78 % en 2012). Indépendamment du combat pour relever le niveau global de vie des populations, il apparaît urgent de mettre en place des filets de sécurité sociale pour les populations les plus vulnérables. Pour une population ayant été affectée par des années d'instabilité, la protection sociale apparaît comme un moyen de favoriser la paix et reconstituer le capital social. C'est pourquoi les autorités souhaitent la mise en place d'un système de sécurité sociale centré en priorité sur les groupes les plus défavorisés, en particulier les femmes, les enfants et les réfugiés. Ce qui permettra aux autorités bissau-guinéennes de faire de la bataille contre la pauvreté un enjeu national durant la période 2015-2020.

[639]ANSD, 2015, p. 24.

Dans le 34a, la combinaison des deux approches, de protection sociale et d'autonomisation, permettra de mobiliser autour d'un projet de réduction de la pauvreté mêlant secours d'urgence et solutions durables pour les populations démunies. L'ambition du gouvernement bissau-guinéen est de mettre la bataille sociale et la lutte contre la pauvreté au cœur de l'agenda du revirement stratégique. Cette bataille sociale devra être une priorité partagée avec le secteur privé, notamment dans le cadre de ses programmes de Responsabilité Sociale d'Entreprise (RSE). Elle doit également sensibiliser les organisations non-gouvernementales, les partenaires au développement, ainsi que tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre. Cette large mobilisation permettra de bâtir des synergies fortes à partir de l'engagement citoyen et des initiatives d'une multitude d'acteurs.

Par la mise en place du 34b, la Guinée-Bissau souhaite s'inspirer des meilleures pratiques pour bâtir une stratégie nationale de protection sociale et d'autonomisation. Ainsi, des programmes conditionnels d'aide, du type *« Bolsa Familia »* au Brésil, ou Bourse de sécurité familiale au Sénégal, Vision 2020 Umurenge au Rwanda, qui a permis à ces gouvernements de réduire considérablement la pauvreté, sont mis en place. Ces programmes sont de plus en plus répandus et prouvent leur efficacité (réduction de la pauvreté de l'ordre de 12 % au Rwanda). Des transferts directs d'argent vers les plus pauvres sont organisés, conditionnés à certaines obligations en matière de scolarisation ou de suivi sanitaire. Leur mise en place s'appuie sur l'usage des nouvelles technologies qui permet, tout en réduisant les tâches de l'administration et en responsabilisant les bénéficiaires, d'apporter un appui ciblé, rapide et efficace contre la pauvreté.

Pour mettre en place le système de protection sociale le mieux adapté à son contexte, la Guinée-Bissau réalisera une étude avec ses partenaires en prenant en compte ces bonnes pratiques internationales et ses problématiques propres de vulnérabilité. Ce nouveau système aura aussi pour objectif l'autonomisation progressive des populations les plus vulnérables, à travers le développement d'activités génératrices de revenus et la protection de leur capital social. Parallèlement, le gouvernement poursuivra les projets d'assistance sociale en cours en direction des groupes vulnérables et le renforcement de la résilience des communautés, en particulier les femmes, les enfants, les jeunes et dans le domaine hospitalier. L'élaboration de la stratégie nationale de protection sociale permettra d'apporter de plus en plus de cohérence et d'efficience à l'ensemble de ces projets et de proposer la formule adéquate pour la mise en œuvre d'une couverture maladie pour la population.

Les politiques visant à lutter contre le chômage des jeunes et à la vulnérabilité d'une certaine couche de la population en Afrique sont le plus souvent guidées par des discussions technocratiques, des pressions politiques, des réalités socio-économiques locales et les meilleures pratiques internationales. Bien souvent, les décideurs mettent en place des politiques relativement faciles à cibler, destinées à produire des résultats à court terme pour remédier aux problèmes économiques des

jeunes et des personnes vulnérables. Il arrive aussi qu'ils adoptent des politiques visant à montrer leur engagement à pratiquer une bonne Gouvernance. C'est le cas au Sénégal par exemple où des fonds ont été alloués aux jeunes entrepreneurs dans le cadre du PSE pour booster l'entreprenariat et l'emploi des jeunes. On peut citer entre autres le PSEJ et le FNPJ par exemple.

Les jeunes devraient plus participer à l'élaboration de la politique publique sur le continent africain. Quand les autorités politiques consultent collectivement les jeunes, il arrive que certains groupes influent sur les résultats du processus. Les plus instruits qui vivent en zone urbaine peuvent plus facilement prendre part aux débats sur les politiques publiques et donc, peser sur les résultats sans que leur point de vue soit nécessairement représentatif de celui des jeunes femmes et/ou des jeunes vivant en milieu rural. Ce pourrait être le signe qu'il est relativement aisé de faire participer les jeunes qui disposent de réseaux puissants et qui habitent dans les centres urbains (les étudiants, par exemple).

Il est donc important d'avoir conscience que, quand les décideurs permettent aux jeunes de s'exprimer, ces sources d'information sélectionnées ne représentent pas forcément l'ensemble de la jeunesse. Il est impératif de veiller à une plus grande représentativité de la voix des jeunes et des personnes vulnérables, par exemple dans les enquêtes auprès de la jeunesse, même si ces opportunités sont rares et peuvent être onéreuses.La rationalisation des différentes structures de jeunesse est aussi obligatoire, car une mauvaise coordination entre les acteurs chargés des politiques de jeunesse risque de nuire à leur efficacité. La décentralisation doit ainsi être renforcée dans nos villes, car les politiques d'aides aux jeunes relèvent de plusieurs niveaux du gouvernement. Les municipalités ne disposant pas des capacités nécessaires ni de budget suffisant ne pourraient pas promouvoir comme il le faut les directives nationales si elles ne sont pas dotées de pouvoir financier et d'action optimale. C'est le cas à Bissau et à Ziguinchor.

Finalement, l'efficacité d'une politique peut dépendre de sa complémentarité avec d'autres. Une initiative encourageant l'État à passer des contrats avec de petites entreprises peut dépendre du soutien apporté à ces dernières pour qu'elles puissent rivaliser avec des entités mieux implantées. L'expérience a montré que les programmes avaient de meilleures chances de succès s'ils combinaient financement et acquisition de compétences.

A l'instar du Sénégal ou de la Guinée-Bissau, nombre de pays africains ont mis en œuvre, avec un succès variable, des politiques visant à corriger les inégalités sociales, à aider les jeunes sur le marché du travail, en particulier par la formation et l'accompagnement des jeunes entrepreneurs. D'une certaine manière, l'ensemble des mesures actuellement en place reste dans la ligne de la recommandation internationale standard en matière de politiques de la jeunesse et des personnes vulnérables. De surcroît, la conception, et donc le succès, de cette politique sera déterminée en partie par la coordination intergouvernementale, la participation directe des jeunes et les groupes d'intérêts.

D'autres questions doivent également être prises en charge avec beaucoup plus de détermination pour un développement plus inclusif. C'est le cas de la mobilité des personnes réduite dans les transports et l'accès aux services sociaux de base. Même si au Sénégal par exemple il existe par exemple, une loi d'orientation sociale relative à la promotion et à la protection des droits des personnes handicapées[640].

2. Le développement des infrastructures et des énergies renouvelables à Bissau et à Ziguinchor

Rendre la croissance inclusive et remédier à la pauvreté sont les deux plus grands défis que l'Afrique doit relever dans les années à venir. L'incapacité jusqu'ici à dégager une croissance inclusive et durable incite à préconiser de nouvelles politiques permettant de transformer plus rapidement la prospérité du continent en un recul de la pauvreté. Pour répondre aux défis que doit relever le continent, la Stratégie décennale 2013-2022 de la BAD vise une amélioration de la qualité de la croissance en Afrique subsaharienne via un double objectif : à savoir parvenir à une croissance inclusive et soutenir la transition vers une croissance verte. Le Sénégal et la Guinée-Bissau ne sont pas en reste pour l'atteinte de ces objectifs de la Stratégie décennale 2013-2022 de la BAD.

Le développement des infrastructures est une déterminante clef de la croissance et de sa durabilité. Les nouveaux ODD insistent aussi sur l'importance de l'infrastructure pour la durabilité de la croissance[641]. La plupart des pays africains comme la Guinée-Bissau ou le Sénégal sont limités dans leur aptitude à financer de grands projets d'infrastructure, notamment face aux besoins en investissements sociaux qui leur font concurrence. La participation du secteur privé au financement des infrastructures est freinée par des périodes de remboursement très longues, et parfois, par les risques d'instabilité politique (les problèmes de Gouvernance, l'instabilité politique, l'implication de narcotrafiquants dans l'appareil d'état à Bissau et le conflit casamançais pour Ziguinchor) perçus par les investisseurs. Les investissements dans des secteurs comme l'énergie, les transports, les télécommunications, l'eau et l'assainissement sont bien inférieurs à ce qui est souhaitable sur l'ensemble de la Guinée-Bissau en général et à Bissau en particulier. Dans la plupart de ces quatre secteurs, la Guinée-Bissau est en retard comparé au Sénégal. Son niveau d'investissement dans les infrastructures est en effet plus bas.

Dans un cadre plus global, le continent africain a, sur ce plan et depuis le nouveau millénaire, partiellement rattrapé son retard sur les autres régions. En 2010, une initiative lancée conjointement par plusieurs institutions clés comme la Commission de l'Union Africaine (CUA), le NEPAD et la

[640] Loi d'orientation sociale n° 2010-15 du 6 Juillet 2010.

[641] ODD 9, bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation.

BAD ont défini un Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA). Le PIDA entend identifier et prioriser les besoins essentiels de l'Afrique en infrastructures afin de soutenir les objectifs de développement et de réduction de la pauvreté. Il définit les investissements prioritaires de l'Afrique en fonction de quatre sous-secteurs : l'énergie, les transports, l'eau et l'assainissement, les technologies de l'information et de la communication. Ces quatre domaines guident aussi les opérations de la BAD. En 2012, les chefs d'État africains, dans leur déclaration sur le PIDA, appellent à des solutions novatrices pour couvrir les besoins financiers du PIDA et garantir l'exécution des opérations. En réponse à cet appel, la BAD a recommandé la création d'un nouveau véhicule d'aide aux infrastructures, appelé Africa50[642].

Le PIDA estime à 360 milliards d'USD le montant nécessaire (en projets et en programmes) pour combler le déficit de l'Afrique en infrastructures d'ici 2040, et 60 % de ce montant correspondent à un déficit d'investissements dans le secteur de l'énergie. L'accès à l'électricité ne couvrait en 2010 que 43 % de la population. Comparée à d'autres régions du monde, l'Afrique est la seule où moins de 50 % des habitants ont accès à l'électricité. L'Asie de l'Est et Pacifique, l'Amérique latine et les Antilles ont des taux d'accès de 95 %, tandis que dans les pays développés, l'accès est estimé à 100 %[643]. L'accès limité à l'électricité associé à un approvisionnement irrégulier dans la plupart des quartiers de Bissau et de Ziguinchor (au quartier *''sukuru''*[644]) est un facteur limitant du développement durable. L'absence d'électricité n'est pas seulement un obstacle à la croissance économique mais aussi une absence d'opportunité qui entrave des projets d'investissement qui peuvent générer des emplois pour les jeunes à Bissau et à Ziguinchor. L'absence d'énergie freine l'industrialisation.

---

[642] Africa50 est une plate-forme d'investissement destinée à appuyer le Programme de développement des infrastructures en Afrique. Elle se concentrera sur des projets nationaux et régionaux à fort impact dans les domaines de l'énergie, des transports, de l'eau et des TIC. Elle a été conçue pour réduire sensiblement le déficit de financement de l'infrastructure en Afrique. Ce véhicule entend réduire les délais entre la formulation des idées de projets et la conclusion des accords de financement y afférents afin de les ramener d'une moyenne actuelle de sept ans à moins de trois ans, et de constituer ainsi une masse critique d'infrastructures en Afrique dans une perspective à court et à moyen terme. La dotation initiale visée pour Africa50 était de 500 millions de dollars (qui devaient être portée ultérieurement à 1 milliard de dollars au moins). Ce capital doit être détenu par des entités souveraines africaines et par la Banque africaine de développement. La deuxième augmentation de capital, qui visera à lever 1 milliard de dollars supplémentaires, s'adressera aux investisseurs institutionnels tant africains que non africains. En tant qu'institution financière à vocation commerciale, Africa50 cherchera à préserver et à étendre son assise financière et à dégager des dividendes pour ses actionnaires. Africa50 est un véhicule autonome comportant deux personnes morales (Africa50 – Financement de Projets, et Africa50 – Développement de projets). Chaque entité dispose de sa propre capitalisation, de ses organes et de ses instances de décision. Toutes deux opèrent en tandem, mais une muraille de Chine infranchissable sépare les activités de financement des activités de conseil. Africa50 est détenu par 20 pays d'Afrique et par la Banque africaine de développement. Les cinq principaux propriétaires sont la RDC (26,6 %), le Maroc (15,8 %), l'Égypte (15,8 %), la BAD (15,8 %) et le Cameroun (7,9 %). Son siège social se trouve à Casablanca, au Maroc.

[643] Chapitre 8, des pistes pour parvenir au développement durable en Afrique, pp. 218-246.

[644] Obscure en créole de la Guinée Bissau, ce nom renvoie à l'obscurité du quartier du fait qu'il n'y avait pas d'électricité et où régnait une insécurité totale pour les populations.

S'attaquer à la question de l'énergie, en développant les énergies renouvelables, peut faciliter la croissance économique en préservant au mieux l'environnement. Apporter des sources d'énergies renouvelables (énergie solaire par exemple) aux populations très nombreuses qui dépendent encore de la biomasse permet d'améliorer la santé de ces populations tout en préservant la végétation et l'environnement. Les villes de Bissau et de Ziguinchor sont connues pour être dans l'obscurité. L'agenda du développement durable exige que l'Afrique remplisse l'objectif de l'accès universel à l'énergie (ODD 7). De ce point de vue, éclairer les villes de Bissau et de Ziguinchor en développant le mix énergétique (énergie solaire par exemple) doit être une des priorités des autorités locales pour les prochaines années à venir.

C'est dans ce contexte que l'Etat du Sénégal en partenariat avec l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) par la voix président sénégalais Macky Sall, lance un ambitieux programme national d'éclairage solaire public (programme de 50 000 lampadaires solaires) dans 12 communes de Dakar et 9 autres régions du Sénégal en décembre 2013 lors de son discours à la nation. Ce projet est piloté par le Ministère du Pétrole et de l'Energie et est mis en œuvre par l'Agence Nationale pour les Energies Renouvelables (ANER) et exécuté par Fonroche Eclairage. C'est un projet tiré du Programme Nationale d'Eclairage Public par voie solaire dont la première phase concerne l'installation de 50 000 lampadaires solaires dans ces localités.

Le constat est que *« la facture en électricité de des Collectivités Locales est très élevé et elles n'arrivent plus à honorer les délais de paiement (près de 8 milliards de francs CFA, et plus de 30 milliards de francs CFA en dette en 2013) »*[645]. C'est la raison pour laquelle, les autorités sénégalaises essaient de trouver des stratégies innovantes et durables dans la fourniture de l'électricité pour assurer l'électrification de toutes les communes du pays. Le mix énergétique, avec la volonté de diversifier les sources de production d'énergie, par une utilisation accrue du gaz naturel et du charbon, l'introduction progressive des énergies renouvelables est un objectif à atteindre avant 2025. C'est dans ce sens que le président sénégalais propose de réfléchir sur une possibilité d'éclairage public solaire généralisé moins coûteux et plus durable. En effet, il estime que *« l'application rigoureuse des mesures de redressement du secteur par l'amélioration continue de sa Gouvernance, l'élimination progressive des locations coûteuses et la généralisation des lampes de basse consommation »*[646] est à promouvoir. Car *« en matière d'énergie, la fourniture régulière de l'électricité reste encore un de nos défis majeurs. Mais nous sommes sur la bonne voie pour le relever »*[647].

---

[645] Djiby Ndiaye, Directeur Général de l'Agence Nationale pour les Energies Renouvelables (ANER), 2014.
[646] Macky Sall, président de la République du Sénégal, lors de son discours à la nation, 31 décembre 2013.
[647] Macky Sall, *Idem*.

A Ziguinchor, en 2015, un programme d'électrification de 466 villages de la région naturelle de la Casamance (250 par raccordement au réseau électrique et 206 par énergie solaire) avait été lancé par le président Macky Sall lors de l'inauguration de la centrale électrique de Boutoute (Ziguinchor). Le coût global du projet d'extension estimé à plus de 8 milliards de francs CFA, entièrement financé par l'Etat du Sénégal, va porter la capacité de production à 20 MW pour des besoins estimés à 14,5 MW, indique un document remis aux journalistes[648]. Ce qui inscrit Ziguinchor dans une dynamique pour répondre de manière durable et écologique le déficit d'électricité en particulier l'éclairage public dans les différents artères et quartiers de la ville.

La ville de Ziguinchor reçoit dans le cadre du programme Promoville un quota de plus de 1 400 lampadaires solaires, en plus de ceux qui fonctionnent avec le courant électrique. Depuis plusieurs mois, les artères et plusieurs quartiers de la ville de Ziguinchor étaient sous l'emprise de l'obscurité à cause d'un déficit d'éclairage public. Pour résoudre ce déficit et dans l'optique d'améliorer l'éclairage public, le maire de la commune Abdoulaye Baldé a procédé au lancement des travaux d'installation de lampadaires solaires à travers la ville de Ziguinchor *(Photo 39)*. Selon l'édile de la commune, *« l'installation de ces lampadaires va contribuer au renforcement de la sécurité et à l'embellissement de la ville »*[649].

Photo 39: Lancement des travaux d'installation de lampadaires solaires à travers la ville de Ziguinchor par le maire Abdoulaye Baldé
(Source : Moussa Ndaw, Africa 7 radio/tv Ziguinchor, 2018)

[648] APS, Ziguinchor, 20 février 2015.

[649] Abdoulaye Baldé, Maire de la ville de Ziguinchor interrogé par Moussa Ndaw de Africa7 radio/tv à Ziguinchor lors de la cérémonie de lancement des travaux d'installation de lampadaires solaire à travers la ville de Ziguinchor dans le cadre du programme Promoville, 2008.

Avec l'achèvement du programme d'installation de 50 000 lampadaires solaires, le gouvernement réaffirme l'objectif d'accès universel à l'électricité en 2025 en lançant en 2021 un nouveau programme de 100 000 lampadaires solaires pour couvrir l'ensemble des communes du Sénégal. Pour le Chef de l'Etat, *« L'électricité est une autre priorité qui catalyse la dynamique d'émergence. Nous gardons intact l'objectif d'accès universel en 2025. Chaque village, chaque foyer du pays mérite d'être éclairé. C'est cela aussi le Sénégal pour tous »*[650].

D'une puissance installée de 1 249 mégawatts en 2019, le Sénégal est passé à 1 350 mégawatts en 2020. De même, le Programme d'Urgence de Développement Communautaire (PUDC) a lancé un nouveau chantier d'électrification de 2 000 villages qui bénéficie à 433 144 habitants, et augmentera ainsi de 11,36 % le taux d'électrification rurale. La construction d'une centrale électrique à gaz de 300 mégawatts à capitaux entièrement sénégalais est lancée en octobre 2020. *« Cette première de l'histoire du Sénégal dans ce domaine illustre de façon concrète l'application de la loi sur le contenu local pour l'exploitation future de nos ressources gazières et pétrolières »*[651].

Avec près de 1 500 lampadaires solaires sur un quota de 2 000, presque tous les quartiers de la ville de Ziguinchor sont équipés en lampadaires solaires. Ce qui permet de la sortir la dans l'obscurité chronique dont-elle a longtemps souffert. Les principales cibles sont les rues, les places publiques, les hôpitaux, l'Université Assane Seck universités et les camps militaires.

En Guinée-Bissau, la biomasse (bois de chauffe, charbon de bois et résidus agricoles et forestiers) représente à elle seule presque 100 % du bilan en énergie primaire (production primaire d'énergie) de la Guinée-Bissau. La consommation finale nationale d'énergie est également caractérisée par la prédominance de la biomasse à hauteur de 87,8 %, suivie des produits pétroliers pour 11,7 % et de l'électricité pour seulement 0,5 %. Les ménages représentent 89 % de la consommation finale d'énergie (toutes catégories confondues), suivis des secteurs de transport (8 %), de l'industrie (2 %) et autres secteurs (services, agriculture, ...) avec 1 % en 2010. Ces ratios reflètent le très faible niveau de développement industriel, agricole et économique du pays ; et renvoie à l'ampleur des défis économiques et énergétiques à relever pour l'atteinte des objectifs de SE4ALL[652].

En septembre 2011, le Secrétaire Général des Nations Unies a lancé l'Initiative "Énergie durable pour tous" (dite en anglais Sustainable Energy for All, SE4All par acronyme), dans le but d'atteindre trois objectifs à l'horizon 2030 : assurer un accès universel à des services énergétiques modernes ; doubler le taux global d'amélioration de l'efficacité énergétique ; et doubler la part des

[650] Macky Sall, APS, Dakar 31 décembre.

[651] APS, Dakar 31 décembre 2013.

[652] Energie durable pour tous à l'horizon 2030, Guinée-Bissau : Évaluation rapide et Analyse des Gaps, CEDEAO, 2010-2030, Avril 2013, p. 7.

énergies renouvelables dans le mix énergétique globale. C'est ce qui sera à l'origine de l'adoption, en septembre 2015 à New York, des Objectifs de développement durable, dont l'un est dédié à l'énergie dans l'ODD 7[653]. Ici, il est question de garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable.

Une étude avait déjà révélé une forte consommation de combustibles ligneux, estimée à 256 440 tep (tonne équivalent pétrole) (82 %), utilisés principalement dans les activités domestiques et artisanales. La consommation des dérivés du pétrole, dans le transport et la production d'énergie électrique, se situait autour de 54 888 tep, soit 18 %[654]. Il existe d'autres sources d'énergie telles que le gasoil, consommé par l'entreprise EAGB et d'autres institutions d'État, des organismes internationaux, des privés y compris les résidences. L'essence et l'énergie solaire sont également utilisées. Depuis des années, le pays est confronté soit à des difficultés de ravitaillement des combustibles pour faire fonctionner les groupes électrogènes vétustes, soit à des pannes, ce qui fait qu'il n'y a pratiquement pas d'approvisionnement qu'il soit destiné à des fins domestiques ou pour d'autres services.

L'incapacité de produire et de fournir régulièrement l'électricité constitue l'une des principales entraves au développement durable, c'est un frein au développement de l'industrie de transformation et d'autres activités nécessitant le courant. En ce qui concerne l'énergie solaire, le pays dispose d'un potentiel relativement important, mais reste sous exploité du fait des moyens limités du pays.

Pour pallier à ces insuffisances et rester dans la dynamique de l'ODD 7 dans le secteur de l'électricité notamment dans la capitale Bissau qui souffre de son manque d'industrialisation, la BAD a accordé à la Guinée-Bissau une enveloppe de 19 milliards de francs CFA pour le financement de projet d'amélioration de la fourniture d'électricité à Bissau. Les projets concernés sont le transport de l'électricité produite par les barrages de Sambangalou (au Sénégal) et Kaléta (en Guinée) jusqu'à Bissau. La convention de financement a été signée à Bissau par le Directeur régional de la BAD, Mamadou Ndongo, et le ministre bissau-guinéen de l'Économie et des Finances, Geraldo Martins. A cette occasion, le Ministre a rappelé que le financement de la BAD fait partie de l'aide promise à la table-ronde des partenaires de la Guinée-Bissau, tenue à Bruxelles en mars 2014[655].

Il s'y ajoute que dans le cadre du Projet d'Amélioration du Service de l'Électricité dans la ville de Bissau (PASEB) un financement par la BAD, la Banque Européenne d'Investissement (BEI)

---

[653] Initiative Energie durable pour tous (SE4ALL), Plateforme africaine, Groupe de la Banque Africaine de Développement, https://www.afdb.org/fr/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/sustainable-energy-for-all-se4all

[654] Marne : Stratégie National et Plan d'Action pour la Conservation de la Diversité Biologique en Guinée-Bissau. PNUD/GEF, 2002, Annexes.

[655] Liu, (Y), Cui, (G), Guinée Bissau : financement de la BAD pour le secteur électricité, mis en ligne le 19 Novembre 2015 à 08h 06, *french.peopledaily.com.cn/Afrique/n/2015/1119/c96852-8978653.html*.

et le gouvernement Bissau-guinéen évalué à hauteur de 24, 19 millions d'UC hors taxes et droits de douane. Ce Projet en cours de réalisation est issu de quatre principales études à savoir : (i) Etude du schéma directeur des infrastructures électriques réalisées en 2014 ; (ii) Etude diagnostique du secteur de l'énergie et de la société EAGB réalisée en mars 2014 ; (iii) Etude de reconstitution du système électrique de Bissau, réalisée en 2012 et (iv) Etude de formulation du Projet de reconstruction du système électrique de la Capitale de la Guinée-Bissau et Appui Institutionnel, réalisée en 2010[656].

L'objectif de développement du projet est d'accroître l'accès et d'améliorer la fourniture d'électricité dans la ville de Bissau. Le projet vise à renforcer et à étendre le réseau de distribution d'électricité dans la ville de Bissau et à améliorer la Gouvernance et la gestion commerciale de l'EAGB.

Les objectifs spécifiques du projet sont de : (i) réduire d'environ 90 % les interruptions de la fourniture de l'électricité liées à l'état défectueux des réseaux de distribution ; (ii) réduire le taux de pertes globales (techniques et commerciales) dans la ville de Bissau de 47 % à 20 % dès la mise en exploitation du projet ; et (iii) renforcer la Gouvernance et la gestion commerciale de l'EAGB.

La boucle de 30 kv passe par trois postes transformateurs : (i) la Centrale ; (ii) le poste Antula (proximité du poste Organisation Mise Valeure du fleuve Gambie) et le ; (iii) poste de Bra. Les longueurs approximatives des tronçons sont : (i) Antula-Centrale : 8 500 m ; (ii) Centrale-Bra : 13 500 m ; (iii) Bra-Antula : 7 000 m. Ces trois tronçons sont sur le parcours de la route de ceinture autour de la ville de Bissau en cours de construction. Il a été proposé de suivre intégralement le parcours de cette future route de ceinture, et même de positionner la ligne en limite de la voirie. Entre la centrale et le poste d'Antula, la boucle passe en souterrain (sur une longueur d'environ 5 km) et longe la route de ceinture.

Pour les 2 (deux) autres tronçons, la ligne est aérienne longeant le linéaire de la route. La route du tronçon le port-Antula-Bra est en travaux de construction (décembre 2014) et les expropriations ont déjà été prises en compte lors des travaux de génie civil de la route de ceinture. Le poste de Antula est situé à proximité du futur poste 225/30 kV de l'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Gambie (OMVG) et la liaison entre ces deux postes devra être programmée en fonction du calendrier réel de réalisation du projet OMVG. Le poste central est situé à proximité de la zone portuaire (au niveau de la centrale thermique existante) à quelques kilomètres de la ville. Le poste Bra est localisé dans une zone industrielle au Sud-est du futur poste d'injection 225/30 kV de Bissau[657].

[656] Projet d'Amélioration du Service de l'Électricité dans la ville de Bissau, Résumé du Plan de Gestion Environnementale et Sociale, pp. 1-17.

[657] Projet d'Amélioration du Service de l'Électricité dans la ville de Bissau, Résumé du Plan de Gestion Environnementale et Sociale, pp. 1-17.

Le pays recèle d'importants gisements en énergies nouvelles et renouvelables (hydroélectricité, solaire, éolien, bioénergie autre que le combustible ligneux forestier) non exploités faute de moyens techniques et financiers adéquats. Si l'on tient compte de ses atouts, le pays peut atteindre le doublement de la part des énergies renouvelables dans son mix énergétique pour l'électricité, avec la valorisation de ses ressources en hydroélectricité et en bioénergie. Pour diminuer le niveau de pauvreté et permettre à tous d'accéder à l'électricité, les autorités bissau-guinéennes misent sur les énergies renouvelables qui permettent d'apporter la réponse la mieux adaptée et la plus durable aux gigantesques besoins du pays.

La situation du sous-secteur de l'électricité est caractérisée par un service structurellement défaillant, tant en quantité qu'en qualité, du fait de la vétusté du parc de production, de la disparité des outils de production et de la forte dépendance aux hydrocarbures importés dans un contexte de rareté de ressources financières. Seule une petite proportion de la population a accès à l'électricité : le taux d'électrification est évalué à 11,5 % au niveau national en 2010, et cette moyenne cache des écarts énormes entre la ville de Bissau (avec 29,1 % de taux d'électrification), les autres grandes villes du pays (avec en moyenne seulement 4,3 % de taux d'électrification) et le milieu rural avec largement moins de 1 % de taux d'électrification[658].

Il est largement reconnu que la Guinée-Bissau se voit confrontée à de grandes difficultés en ce qui concerne l'approvisionnement de l'énergie aux populations. Le système de production d'énergie électrique provient essentiellement du diesel, et plus récemment du fioul. Cette forme de transformation des énergies est très coûteuse, tant sur le plan financier qu'écologique. Le gouvernement bissau-guinéen met le cap sur des sources moins polluantes comme le soleil, disponible tout au long de l'année dans tout le pays, ou encore le vent et l'eau.

Une centrale photovoltaïque de biomasse d'une puissance nominale de 45 kW a déjà été construite à Safim avec l'aide de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africain (UEMOA), aidée d'un groupe électrogène de 150 KVA. Cette centrale sert de pilote, qui doit être reproduit dans d'autres localités où la production de la noix de cajou est importante, et dans la perspective de promouvoir le développement durable de cette filière qui porte l'économie nationale. Il y a également le centrale hybride de Banbadinca, qui produit 312 kW grâce aux panneaux solaires et aux générateurs diesel incorporés. A Ponta Gardete est actuellement mise en œuvre la construction d'une centrale de 10 MW[659].

---

[658] Energie durable pour tous à l'horizon 2030, Guinée Bissau : Évaluation rapide et Analyse des Gaps, CEDEAO, 2010-2030, avril 2013, p. 26.

[659] Florentino Mendes Pereira, Ministre bissau-guinéen de l'Energie et de l'Industrie, *in Dossier Guinée-Bissau*, la Guinée-Bissau met le cap sur les énergies renouvelables, août-septembre 2015, p. 31.

La Convention d'Assistance Technique signée le 30 juin 2015 entre la Guinée-Bissau et la Société Africaine des Biocarburants et des Énergies Renouvelables (SABER) s'inscrit en droite ligne dans le paradigme énergie propre et peu coûteux que le gouvernement est en train de promouvoir. Elle a pour objet la mise en œuvre du Programme de Valorisation de l'Energie Renouvelable en Guinée-Bissau (PROVER/GB). Le SABER a dans sa feuille de route :

- la construction de 27 mini-centrales en mini-réseau en énergies renouvelables dont la puissance sera déterminée selon la demande de chaque localité ;

- la construction de 12 mini-centrales en mini-réseau en énergies renouvelables à déterminer selon la demande de chaque localité ;

- l'installation de 15 000 lampadaires solaires ;

- la construction d'une centrale à biomasse ;

- la construction d'une centrale de 25 MW en IPP dans le cadre de la Facilité Régionale d'Accès à l'Énergie Durable (FRAED).

Pour ce qui concerne les actions du PROVER/GB, il a été retenu un plan d'exécution valide sur 5 ans à partir de 2015 donc toujours en cours de réalisation dans le cadre duquel est prévue l'installation d'une puissance globale de 32 MW en énergie solaire, hybride et biomasse. Dans ce cadre, la partie guinéenne propose à la SABER la réalisation d'un programme d'urgence dont les composantes sont la construction de 18 mini-centrales, solaires ou hybrides, dans les capitales des régions et les villes secondaires, et l'installation de 3 000 lampadaires dans la capitale Bissau qui sont en cours de réalisation. Aujourd'hui, la phase du Programme de Développement des Énergies Renouvelables et de l'Efficacité Energétiques (PRODERE) en Guinée-Bissau, financé par la Commission de l'UEMOA et exécutée par la SABER, a déjà permis d'obtenir les résultats suivants :

- l'installation de 1300 lampadaires solaires dans 30 localités, en particulier dans la ville de Bissau comme en atteste la *Photo 40*.

- l'installation de 126 kits solaires pour les centres de santé, les écoles, les lieux de culte, les espaces des jeunes, les administrations territoriales.

Photo 40: Lampadaires solaires à Bissau
(Source : Gomis, E.N, 2018)

Ce qui a permis l'accès à l'électricité à environ 900 000 habitants et la création d'emplois durables. La question des changements climatiques reste encore une affaire de spécialiste, confinée qu'elle est dans un cadre institutionnel encore restreint. Les effets et impacts des activités menées dans ce domaine sont assez difficiles à mesurer en raison de leur caractère embryonnaire.

Ces dernières années, les interventions de la BAD dans le secteur énergétique à Bissau ont pris plusieurs orientations caractéristiques : investissements dans l'approvisionnement en sources d'énergie alternatives, notamment renouvelables ; réhabilitation et extension des capacités de production électrique existantes ; mise en place de programmes de réforme du secteur énergétique. Le programme de réforme et d'accès à l'énergie apporte des avantages énormes aux habitants de Bissau, et améliore la productivité des petites et moyennes entreprises dans les centres urbains de la Guinée-Bissau. Une étude d'impact sur les interventions de la BAD dans le domaine de l'énergie en Guinée-Bissau montre par exemple, que des pertes économiques ont été évitées parce que les prêts de la BAD ont permis à la société nationale d'électricité EAGB de continuer à produire, et que les coûts d'investissement dans ces centrales sont récupérés en des temps record.

3. L'industrialisation : un secteur stratégique et pourvoyeur d'emploi pour la jeunesse à Bissau et à Ziguinchor

L'industrie du continent africain (industrie manufacturière, mines et bâtiment) n'est pas très développée. Ces secteurs n'emploient actuellement que 15 % de la main-d'œuvre africaine et la part de l'industrie manufacturière dans les exportations du continent a baissé, passant de 43 % en 2000 à 39 % en 2008. Les secteurs de production à forte demande de main-d'œuvre comme le textile, les métaux de transformation, le vêtement et le cuir ont reculé, passant de 23 % du total de la production manufacturière en 2000 à 20 % en 2009. En février 2008, les dirigeants africains ont adopté un Plan

d'action pour le développement industriel accéléré de l'Afrique. Des pays comme l'Afrique du Sud, l'Egypte, le Maroc et la Tunisie ont connu des améliorations[660].

Le Sénégal encore plus que la Guinée-Bissau traîne les pieds. L'industrialisation des villes de Bissau et de Ziguinchor suppose un changement majeur de stratégie et d'investissement pour maintenir les taux de croissance actuels et créer des emplois de qualité qui apportent la prospérité à la population. De gros investissements dans les infrastructures sont cruciaux si l'on veut améliorer la productivité agricole et ouvrir la voie au développement d'un secteur manufacturier dynamique. L'agenda de l'industrialisation du Sénégal ou de la Guinée-Bissau ne doit pas reposer sur sa dépendance vis-à-vis d'exportations de produits de base non transformés ni dans l'investissement d'une partie importante de son épargne dans l'importation de produits transformés, y compris alimentaires, à faible valeur ajoutée. Ils doivent s'engager à ajouter de la valeur à beaucoup de produits de son secteur primaire.

Le développement de la capacité industrielle, notamment dans le secteur agricole, pourrait stimuler de forts volumes d'échanges commerciaux entre pays africains, ce qui renforcerait la capacité industrielle compte tenu de l'existence d'une demande et créerait des opportunités d'emplois utiles pour la population. C'est pourquoi les dirigeants se sont eux-mêmes engagés, au sein du Programme Détaillé pour le Développement de l'Agriculture Africaine (PDDAA) adopté en juillet 2003 dans le cadre du NEPAD, à allouer au moins 10 % de leurs budgets nationaux à l'agriculture. Ils se sont aussi donné pour objectif de stimuler la croissance de la production agricole pour qu'elle atteigne au moins 6 % par an en moyenne[661].

La demande d'investissements pour réussir l'industrialisation est très importante. Les villes de Bissau et de Ziguinchor ont besoin d'un secteur privé fort qui dynamise les activités économiques. Une croissance tirée par l'État en partenariat avec un secteur privé dynamique a plus de chance d'être viable. Le rôle de la BAD a trouvé l'équilibre entre l'engagement de l'État et celui du secteur privé au Sénégal ou en Guinée-Bissau doit prendre en compte le besoin urgent de combler les lacunes en investissements dans les villes, mais aussi d'y parvenir par des moyens durables. De ce point de vue, elle continue d'être active en accordant des financements, en dispensant des conseils et en assurant une assistance technique. En se concentrant sur le développement de l'entreprenariat africain, elle a cherché à supprimer un certain nombre de goulets d'étranglement qui entravaient les investissements et restreignait la pleine participation des investisseurs privés.

---

[660] Priorité de l'Afrique pour le développement durable, Afrique Renouveau, Avril 2012, https://www.un.org/africarenewal/fr/magazine/avril-2012/priorit%C3%A9s-de-l%E2%80%99afrique-pour-le-d%C3%A9veloppement-durable.

[661] Priorité de l'Afrique pour le développement durable, Afrique Renouveau, Avril 2012, https://www.un.org/africarenewal/fr/magazine/avril-2012/priorit%C3%A9s-de-l%E2%80%99afrique-pour-le-d%C3%A9veloppement-durable.

En 2006, elle a créé le Fonds d'Assistance au secteur Privé Africain (FAPA), qui est devenu ces dernières années un instrument essentiel dans la mise en œuvre de sa stratégie de développement du secteur privé. Le FAPA continue de soutenir les initiatives du secteur privé dans les entreprises micros, petites et moyennes, de renforcer le système financier, de promouvoir les échanges commerciaux, de développer les infrastructures et de prendre des initiatives en faveur de la durabilité environnementale comme à Bissau qu'à Ziguinchor notamment dans le domaine de l'énergie. Ce qui est à saluer, mais surtout à pérenniser pour propulser ces villes dans la rampe d'un développement durable. Booster l'industrialisation permettra de réduire le chômage à Bissau et à Ziguinchor en ce sens qu'une bonne politique dans ce secteur permet de d'absorber le trop plein de jeunes en quête d'emploi.

4. Aperçu de quelques approches émergentes de planification et de l'assainissement

Dans le cadre de l'atteinte des OMD proclamé par les Nations unies en 2000, et complété en 2002 par le Sommet de Johannesburg sur le développement durable, l'Objectif 7 était de réduire de moitié, avant 2015, le nombre de personnes ne disposant pas d'un accès à une eau potable et à un dispositif d'assainissement renforcé. Cet objectif devrait être renforcé par l'ODD 6.2 qui prône pour qu'il ait d'ici à 2030 l'accès de tous, dans des conditions équitables, à des services d'assainissement et d'hygiène adéquat. Mais aussi de mettre fin à la défécation en plein air, en accordant une attention particulière aux besoins des femmes et des filles et des personnes en situation vulnérable. Aucun choix ne s'est porté sur une approche précise.

Les approches basées sur l'implication des acteurs et la demande font consensus auprès des professionnels du secteur de l'assainissement. Dès lors, on assiste à une éclosion de nouvelles approches telles que :

- l'Approche de Planification Stratégique (PSA) qui a été développée dans les années 90 par Wright sur la base des expériences des projets financés par la Banque Mondiale et le PNUD. Elle est basée sur la demande exprimée par les populations lors d'enquêtes quantitatives sur la volonté de payer des niveaux de services ou des infrastructures données. Le principal problème de cette approche est de ne pas être à mesure de couvrir l'ensemble des ménages du fait qu'elle privilégie ceux ayant les capacités de payer le service proposé.

En Guinée-Bissau, notamment à Bissau la capitale, bon nombre de ménages avec des revenus limités ne disposent pas de se type écologique de sanitaire. Ils construisent le plus souvent des latrines qui sont plutôt traditionnelles avec un coût moindre, mais qui ne répondent pas aux enjeux sanitaires du développement durable.

A Ziguinchor, la présence de latrines traditionnelles est également notée dans certains quartiers non lotis de la ville mais avec le projet d'amélioration de la gestion et de la valorisation des boues de vidange, ces latrines sont progressivement en train de disparaître du paysage urbain.

- L'Approche d'Assainissement Écologique (ECOSAN) qui repose sur les principes de la séparation des urines et des fèces dans des compartiments. Les fèces sont stockées pendant au moins six mois en fonction de la taille du ménage avant le transfert pour la fertilisation des champs. Les urines sont utilisées pour leur forte proportion d'azote. Les principales difficultés dans la vulgarisation de cette approche sont liées aux perceptions socioculturelles des populations ; les cas d'application à l'échelle d'une ville entière sont rares. A grande échelle, elle paraît plus adaptée en milieu rural qu'urbain, et n'est pas en soi une méthode de planification. Cette approche n'est pas en réalité une approche de planification, mais un principe reposant sur une technologie type de latrines.
- Et enfin la plus récemment l'Approche d'Assainissement Environnemental centré sur les ménages (HCES) développée par l'Eawag/Sandec et le WSSCC suite au constat d'échec des approches conventionnelles communautaires et basées sur le marché, et à la réunion de Bellagio ou principes dits de Bellagio ont été adoptés. Elle est centrée sur le ménage et évolue depuis cette unité au pays entier. Cette méthode n'a pas encore d'application sur le terrain ; cependant, les lignes directrices ont été élaborées[662].

5. Difficultés de résilience et stratégies partagées d'adaptation aux inondations à Bissau et à Ziguinchor

Le recours au concept de résilience se justifie pour la gestion des risques en milieu urbain, puisque, malgré les progrès techniques, il est désormais reconnu qu'aucune ville n'est à l'abri de la survenue de catastrophes naturelles telle que de fortes intempéries qui sont les causes des inondations dans certains quartiers non loti notamment ceux qui se situent en zone basse sans aménagement ni viabilisation. La résilience urbaine peut alors être interprétée ici comme la capacité de la ville à réagir aux chocs (les inondations par exemple) qui la déstabilisent en mobilisant des mécanismes qu'elle développe en amont et qui lui permettent d'absorber les perturbations, de s'adapter à celles-ci pour en minimiser les effets immédiats ou futurs. Cette capacité de résilience lui permet par ailleurs de récupérer plus rapidement les fonctionnalités que le choc aurait pu altérer, voire de générer de nouvelles fonctionnalités qui lui permettent d'éviter de subir les mêmes chocs dans le futur. La capacité de résilience urbaine est donc très importante pour des villes comme Bissau (ville littorale) ou Ziguinchor (ville en bordure du fleuve), car elle permet de réduire leur vulnérabilité.

[662] Koanda, (H), *op.cit*, pp. 20-21.

Le manque d'infrastructures censé protéger les personnes, les biens et les activités aux risques des inondations peut perturber la ville et les différents éléments qui la composent, en particulier les infrastructures et les populations. A Bissau tout comme celle de Ziguinchor à l'instar de la plupart des villes qui ont connu la politique de la ségrégation socio-résidentielle de la période coloniale on n'avait pas prévu des infrastructures d'assainissement dans les quartiers indigènes. Cette situation est aggravée par le laisser faire d'après indépendance qui a vue les populations s'installer dans des zones non « *aedificandi* » avec comme corollaire la prolifération de quartiers précaire très vulnérable aux risques des inondations. Malgré les efforts déployés par les différents acteurs (municipalité, populations concernées, ONG, ASC, groupement des femmes, etc.) intervenant dans la lutte contre les inondations, les populations des quartiers des zones inondables de Bissau ou de Ziguinchor vivent toujours dans la crainte des intempéries qui depuis ces dernières décennies semblent s'amplifier. Les populations n'attendent pas l'intervention des pouvoirs publics pour faire face aux inondations et ses conséquences multiples.

L'un des enjeux actuels des populations des quartiers sinistrés est comment faire face aux problèmes d'ordres environnementaux. Ayant hérité des collectivités urbaines pauvres, les solutions déployées jusqu'ici ne permettent pas de faire des inondations de mauvais souvenir. Les populations des quartiers régulièrement inondés peinent à mieux évacuer les eaux de pluies et de ruissellement en cas de fortes précipitations. Elles cherchent à s'adapter en développant des stratégies de survie face à la lancinante question des inondations.

Chaque ménage tente de préserver son habitation à sa manière, soit en modifiant son environnement, soit en menant des actions sur les constructions proprement dites (élévation du niveau de la fondation un fait général dans tout le pays, érection de petit mur qui sert de digue contre l'érosion hydrique, etc.) pour se préserver des risques. Ce contexte illustre des formes de stratégies sans grand moyen qui méritent d'être étudiées en lien avec le contexte socioculturel et l'absence de politique publique efficace dans les quartiers périphériques de la ville de Bissau et de Ziguinchor. Les stratégies d'adaptation des populations face aux inondations à Bissau ou à Ziguinchor sont multiples et variées. Elles dépendent du système de protection relevant d'une stratégie de résistance, et la réaction pouvant conduire à l'évacuation et la reconstruction suite à l'impact d'une inondation. Elles dépendent à la fois du niveau des intempéries et de la vulnérabilité de la zone considérée.

Parmi ces stratégies, on peut citer en premier lieu la solidarité et l'entraide, les migrations temporaires, le relogement, la construction de digues, etc. La migration est en effet une stratégie de prévention du risque qui peut revêtir une forme définitive ou une forme temporaire. Lorsque les pluies se font plus intenses et plus répétitives, avant qu'une inondation soit déclarée, certains ménages effectuent un déménagement temporaire chez des membres de leur famille, chez des amis ou chez des voisins qui habitent une zone moins risquée. Cette pratique se fait rarement de manière préventive.

Les populations attendent souvent le dernier moment, lorsqu'ils sont en danger immédiat d'inondation (ou lorsqu'ils ont déjà les pieds dans l'eau), pour effectuer de telles migrations temporaires.

Face à la fragilité des ouvrages de protection, la relocalisation des populations exposées au phénomène d'inondation peut être une stratégie alternative et complémentaire. Lorsqu'une inondation est déclarée dans les quartiers à basse altitude à Bissau et que l'eau stagnante représente un danger immédiat pour la sécurité des populations touchés, un nombre important de ménages n'ayant pas pu trouver d'hébergement chez des tiers ou des proches et ne disposant pas assez de moyens pour trouver un toit sont relogées par les autorités dans les écoles de quartiers, situées en-dehors des zones inondables. Les habitants sont informés à l'avance par les autorités municipales qu'ils peuvent occuper les écoles en cas de nécessité. Sur place, la mairie se charge du ravitaillement en eau potable, en nourriture, et en biens de première nécessité (nattes, savons, denrées de première nécessité, matériel de cuisine, etc.).

Enfin, de potentielles menaces supplémentaires liées au creusement des sols par les eaux de ruissellement sont observées dans presque tous les quartiers périphériques de Bissau et de Ziguinchor. Il engendre, au fur et à mesure, le déchaussement des fondations des maisons durant la saison pluvieuse en les rendant vulnérables et inhabitables. Cette érosion hydrique coupe certaines voies d'accès des quartiers. C'est la raison pour laquelle les populations construisent des digues de fortune à l'aide de sacs de sable ou de pneus remplis de sable ou de petites clôtures en briques pour protéger leur habitation de l'érosion hydrique qui est aussi responsable des ravinements des axes de communications.

Les actions entreprises se révèlent parfois inefficaces et répétitives, affectant physiquement et moralement les populations. Elles occasionnent des conflits de voisinage, car chaque ménage cherche à drainer les eaux hors de sa concession au détriment de ses voisins. L'espace public devient alors un terrain d'affrontement entre ménages plus ou moins vulnérables aux inondations.

Somme toute, les fortes pluies recueillies en 2004 à Bissau ou de 2016 à Ziguinchor ont fait figure d'un véritable électrochoc chez les populations. Elles ont été à l'origine d'une prise de conscience de la vulnérabilité croissante de la ville aux inondations. Il a mis en évidence les insuffisances de la prévention, en particulier la mise en œuvre des procédures réglementaires d'occupation des sols dont l'augmentation de l'urbanisation en zones inondables en est le témoin. Cette prise de conscience a mis au grand jour la lancinante question de la relocalisation définitivement des populations concernées hors zones inondables. Mais le manque de moyens des collectivités locales face à la lancinante question des inondations font qu'elle reste toujours d'actualité et mérite une prise en charge plus responsable dès les politiques publiques à Bissau et à Ziguinchor.

Conclusion

L'aménagement urbain est aujourd'hui une des priorités du gouvernement bissau-guinéen et sénégalais. S'il est planifié, organisé et anticipé, il est une véritable opportunité pour le développement économique, la création d'emplois, et peut permettre d'accélérer le développement social tout en contribuant à la protection de l'environnement. A Bissau et à Ziguinchor, l'accent devrait être mis sur une gestion plus rigoureuse du foncier pour mieux gérer l'urbanisation. Le développement des infrastructures de transport, de l'assainissement, de l'eau, de l'énergie et notamment agroalimentaire est nécessaire pour la transformation des produits agricoles indispensables pour booster le secteur de l'agriculture qui absorbe dans les deux villes plus de la moitié de leur population.

Les efforts mis en œuvre en Guinée-Bissau et au Sénégal pour améliorer la production agricole dans toute l'étendue de leur territoire n'ont pas suffi à garantir leur sécurité alimentaire. L'agriculture dépend toujours des pluies, ce qui la rend vulnérable aux conditions météorologiques, notamment celles provoquées par le réchauffement climatique.

Le changement climatique freine en effet les progrès en matière de développement durable à Bissau et à Ziguinchor en contribuant à la réduction des précipitations, à la hausse des températures, aux inondations et à la propagation des maladies d'origine hydrique comme le choléra et le paludisme qui est un véritable problème de santé publique. D'où la nécessité de repenser les politiques publiques de développement à Bissau et à Ziguinchor pour une meilleure prise en compte des stratégies du DUD de part et d'autre.

Chapitre 19: Méthodes d'élaboration de politiques urbaines efficace et opportunités de développement durable à Bissau et à Ziguinchor

Introduction

D'après les prévisions qu'avaient faites la Banque mondiale en 2009, et l'UN-Habitat en 2012, plus de la moitié de la population mondiale vivra dans les villes d'ici à 2050. Toutefois, la capacité des villes à supporter cette transition urbaine dépendra du type de politique d'urbanisation mise en place par les États. En Afrique subsaharienne, les agglomérations urbaines connaissent un rythme de croissance qui s'accélère, sans prendre en compte les aspects démographiques, sociaux, économiques, physiques et environnementaux de l'urbanisation[663]. L'urbanisation du continent croît rapidement. Selon les données de l'ONU, en 1950, seuls 14 % des Africains étaient citadins, contre 40 % aujourd'hui. Selon ses projections de 2014, la tendance ne devrait pas s'inverser, mais se stabiliser aux alentours de 56 % en 2050. Du fait de l'ampleur de ce phénomène, il est capital que le continent soit moins consommateur de ressources que ses précédents historiques asiatiques par exemple. En Chine, l'urbanisation s'accompagne d'une dégradation environnementale à la mesure de sa croissance. D'après le classement de la Banque Mondiale, 12 des 20 villes les plus polluées au monde s'y trouvent aujourd'hui. L'enjeu est double, puisque l'Afrique émergé plus tardivement, dans un monde où les ressources se raréfient et où les contraintes climatiques s'exacerbent continuellement[664].

Pour pallier ces difficultés, en particulier celles de la planification du territoire, certains gouvernements africains comme le Sénégal ou la Guinée-Bissau ont pris l'initiative d'élaborer des politiques de coordination et de gestion du processus d'aménagement urbain dans leurs territoires respectifs. En raison de la diversité des contextes, des histoires, des compétences, des capacités et d'autres caractéristiques, le processus d'urbanisation présente des différences significatives d'un pays à l'autre, du fait des défis de la réglementation, des contextes sociopolitiques et socio-économiques différents. En plus, il est évident qu'il n'existe pas de modèle politique d'urbanisation adaptable à tous les scénarios, mais les leçons à tirer des expériences mises en œuvre par d'autres pays sont nombreuses et enrichissantes.

Il est donc capital pour le Sénégal et la Guinée-Bissau comme dans l'ensemble des pays en Afrique subsaharienne que le développement soit plus durable que par le passé. Le développement des pays africains pourrait s'accélérer sans avoir recours aux étapes par lesquelles étaient passés les

[663] Noubouwo, (À), Optimiser la conception et la mise en œuvre des politiques urbaines, Revue Interventions Economiques, hors série, 2017, pp. 73-77, http://journals.openedition.org/interventionseconomiques/5833.

[664] Inglebert, (J), Saadi, (S), L'urbanisation en Afrique : quelle opportunité pour le développement ?, Classe internationale, 2017, https://classe-internationale.com/2018/01/17/urbanisation-en-afrique-quelles-opportunites-pour-le-developpement-durable.

pays aujourd'hui développés, c'est-à-dire sans utiliser les technologies plus polluantes et moins efficaces des décennies précédentes. D'après cette théorie, dite du ''*leapfrogging''*, les pays en développement n'ont pas besoin de suivre la trajectoire qu'ont suivi les Etats développés pour atteindre leur stade de développement actuel, et peuvent ainsi se développer en ayant recours à des technologies avancées et à une meilleure gestion des ressources, sans nuire gravement à la planète[665].

Avec un taux de croissance économique annuel d'environ 5 % ces dix dernières années, qui reposent principalement sur le boom des matières premières, les villes africaines ont vu leur croissance démographique atteindre des sommets, confrontant les gouvernements à une multitude de défis en matière de développement. La croissance économique et une population d'environ 1 milliard de personnes et en expansion rapide signifient davantage d'urbanisation en Afrique que sur n'importe quel autre continent. L'un des objectifs de développement durable consiste à concevoir des villes assurant l'égalité des chances pour tous, notamment en matière d'accès aux services de base, à l'énergie, au logement et au transport, ce qui n'est pas encore atteint dans certaines villes. Si certains de ces objectifs sont déjà atteints à Ziguinchor, la tâche reste encore énorme à Bissau. C'est dans ce contexte que l'on se propose d'étudier dans ce chapitre la méthodologie d'élaboration des politiques urbaines efficaces dans les villes de Bissau et de Ziguinchor, mais aussi les opportunités de développement durable multidimensionnel sur le plan économique, social et environnemental dans nos deux zones d'étude.

1. Quelles méthodes pour une politique urbaine efficace à Bissau et à Ziguinchor

Dans le processus de planification et du développement des villes, il existe plusieurs raisons qui expliquent l'intérêt que les gouvernements manifestent de plus en plus pour les politiques urbaines au cours de ces dernières décennies. Les pressions et les problèmes découlant de l'urbanisation à grande échelle figurent probablement parmi les plus importants du genre dans de nombreux pays. La croissance démographique que connaissent les centres urbains de Bissau et de Ziguinchor résulte de deux processus bien distincts : l'exode rural et la croissance naturelle de la population.

Leur importance relative varie considérablement entre les villes et les pays. La croissance physique et statistique des villes procèdent également de l'incorporation de colonies de peuplement périurbaines au fur et à mesure que s'étend la zone bâtie des centres urbains et que s'élargissent les frontières administratives. C'est cette réalité que l'on note aussi bien à Bissau qu'à Ziguinchor. Pour ce dernier, on peut aussi y associer les effets négatifs de la crise Casamançaise qui a été à l'origine de migration massive des populations villageoises environnante vers Ziguinchor, ce qui a fortement

[665] Inglebert, (J), Saadi, (S), L'urbanisation en Afrique : quelle opportunité pour le développement ?, Classe internationale, 2017, https://classe-internationale.com/2018/01/17/urbanisation-en-afrique-quelles-opportunites-pour-le-developpement-durable.

influé sur le paysage urbain de la ville. Le phénomène le plus marquant de ce mitage est la création tous azimuts de quartiers flottants sans aménagement ni viabilisation.

La croissance rapide de la population de Bissau et de Ziguinchor ces dernières années pose toutes sortes de défis. Ceux-ci sont surtout accentués par l'incapacité budgétaire de ces villes en matière de financement des infrastructures publiques. Le montage financier des projets urbains durables est complexe, coûteux, demande des estimations concrètes la plus précise et un programme de gestion établi en amont du projet. Il est nécessaire aussi de calculer et d'évaluer la rentabilité des solutions. La mobilisation des ressources disponibles ou potentielles est aussi à étudier attentivement. Ce qui n'est pas souvent le cas dans les projets urbains dans les villes africaines en général et dans les deux cas que j'ai étudié en particulier.

Les montages financiers pour les quartiers durables européens par exemple ont reposé, pour une part importante, sur le rassemblement de tous les financements subventionnés grâce aux programmes nationaux et internationaux, notamment sur les thématiques environnementales et énergétiques. Les financements les plus significatifs sont assurés très souvent par la municipalité, complétée parfois en bonne partie par la participation d'un certain nombre d'acteurs[666]. Cette logique de création des quartiers durables n'obéit pas aux mêmes réalités à Bissau ou à Ziguinchor. Le manque de moyens pour financer les infrastructures nécessaires limite les opportunités de développement durable.

Il importe de souligner que les enjeux et les opportunités de développement durable associés aux politiques urbaines locales peuvent être différents d'une ville à une autre et relèvent des contextes locaux tout autant distincts. Ce qui nécessite par conséquent la conception d'une réponse adaptée à chaque contexte entre Bissau et Ziguinchor.

Les enjeux et les opportunités associés aux politiques urbaines locales ou nationales sont très différents et relèvent des contextes locaux et/ou nationaux tout autant distincts, ce qui nécessite par conséquent, la conception d'une réponse adaptée à chaque contexte. Toute politique urbaine nationale et/ou locale doit être adaptée aux conditions spécifiques censées prévaloir dans le pays concerné. Pour ce faire, certains sont importants à définir afin de pouvoir mesurer le processus d'urbanisation, le rythme d'urbanisation, la dynamique urbaine, le niveau de prospérité de la ville de Bissau ou de Ziguinchor, les capacités techniques et administratives des institutions locales et nationales. Malgré la grande diversité des contextes nationaux, il se dégage, à partir des expériences observées à travers le monde entier, et également de la littérature existante sur les processus d'urbanisation des villes sept étapes importantes du processus, de conception, de mise en place et d'évaluation d'une politique

[666] Bui-To, (U), *op.cit.*, p. 323.

urbaine[667]. Il s'agit de : définir le niveau et l'échelle de la politique urbaine ; d'élaborer un document de référence ; définir les acteurs impliqués dans le processus ; faire l'arrimage de la politique urbaine avec d'autres programmes urbains ; favoriser un processus de développement intégré ; évaluer la possibilité de créer des partenariats durables ; miser sur l'accès aux services urbains de base et considérer l'informalité comme un facteur du développement urbain intégré[668].

Les projets urbains à Bissau et Ziguinchor pourront capter des aides internationales par des agences comme l'agence Française de l'aide au Développement qui investit dans les pays en développement. Ces dons ou prêts à taux préférentiels sont une source importante de capitaux. Ils accélèrent le développement des infrastructures urbaines. Ils peuvent être intéressants pour la mise en place des villes durables en Afrique. On peut également compter sur les projets de transfert de technologie et les sources budgétaires internationales ou non-gouvernementales sur les thèmes d'environnement, d'eau, d'éducation, d'assainissement. L'implication de toutes les composantes économiques dans la construction des projets du développement est depuis le renouveau une stratégie de la politique sénégalaise ou bissau-guinéenne. Cette pratique peut être systématiquement adoptée dans l'élaboration des villes durables.

1.1. Définition du niveau et de l'échelle de la politique urbaine à Bissau et à Ziguinchor

Les autorités municipales de Bissau et de Ziguinchor doivent de plus en plus accorder leur attention aux menaces et aux opportunités découlant de la croissance rapide de leur population. Les problèmes complexes auxquels font face ces deux villes ne peuvent pas être résolus par des politiques sectorielles limitées dans l'espace. La mobilisation et le soutien permanent et actif de l'ensemble des fonctions classiques de chaque palier de la Gouvernance locale impliqué nécessitent l'appui d'un processus politique. Le concept de politique urbaine a évolué au fil du temps, partant des programmes sectoriels, en passant par des initiatives et des projets spéciaux de durée limitée pour aboutir à une approche plus durable axée sur le caractère intégré et collaboratif des politiques urbaines.

On peut citer entre autre politique urbaine le PSE, du PPDC, PUMA, PROMOVILLE, et PUDC, à Ziguinchor, ou ''*TERRA RANKA''*, PGES/PASEB, PGES et ''*SOL NA IARDI''* à Bissau. Une politique urbaine efficace à Bissau ou Ziguinchor doit faire valoir les avantages économiques, locaux et nationaux qui découlent d'une meilleure urbanisation. Sa motivation ne peut être résumée à la satisfaction des besoins de base des citadins et néo-citadins, à la réparation des dommages causés

[667] Noubouwo, (À),*« Optimiser la conception et la mise en œuvre des politiques urbaines », Revue Interventions économiques* [En ligne], Hors-série. Transformations | 2017, mis en ligne le 01 mars 2017, consulté le 01 juin 2019. URL : http://journals.openedition.org/interventionseconomiques/5833, pp. 1-5.

[668] Noubouwo, (A), *art.cit*, pp. 1-5.

par la création et l'expansion des quartiers flottants, ou aux mesures visant à empêcher leur prolifération ou leur émergence dans l'avenir.

1.2.L'élaboration de documents de référence

A Bissau tout comme à Ziguinchor, la planification spatiale précède la planification économique, cette inversion de processus engendre le phénomène des planifications suspendues les plans d'aménagement s'accrochent peu à la réalité physique, socio-économique et sont difficiles ou impossibles à être mis en œuvre d'où la nécessité d'élaborer des documents de référence pour un projet urbain. Il s'agit d'outils juridiques, réglementaires, mais aussi des méthodes de gestion, de conception et d'évaluation innovantes, adaptées aux projets du développement durable. L'élaboration et la mise en œuvre d'une politique urbaine nationale comportent nécessairement un processus technique permanent de renforcement des fondements juridiques, des capacités institutionnelles, des procédures administratives et des instruments financiers afin de garantir sa réalisation effective. L'adoption de dispositions complexes est indispensable pour la coordination des différents intervenants et organismes concernés, notamment les différents types de partenariat. Afin de favoriser un processus d'élaboration efficace, il est important de rassembler l'ensemble des procédures et démarches dans un document guide (PDU). Le document de politique urbaine national pourrait également exiger la modification de certaines dispositions de la législation en vigueur afin de mieux les adapter aux conditions actuelles et mieux les équiper pour faire face à la prolifération des structures informelles au Sénégal ou en Guinée-Bissau.

La plupart de ces documents de référence sont soit non respectés, soit très lourds, soit caduques. Le dernier PDU de la ville de Ziguinchor par exemple date de 1983. Ce document n'a donc plus de visibilité sur l'évolution spatiale de la ville. Et pourtant, il n'est toujours pas actualisé. C'est ce qui fait que depuis le service de l'urbanisme pour pallier à cette situation fait du pilotage à vue. Cela impacte négativement l'évolution spatiale de la ville et la planification urbaine. Des lenteurs administratives qui sont souvent notées dans l'application sur le terrain peuvent amener certains à ne pas respecter les dispositions réglementaires et juridiques des documents de référence. C'est plus souvent le cas au moment de l'érection des habitations ou de l'implantation des populations qui investissent sauvagement des espaces verts ou des zones de cultures considérées comme des milieux humides impropres à l'établissement humain.

1.2.1. La participation sociale des populations à la réalisation du projet urbain

La démarche du développement durable est multidisciplinaire, transversale et participative. Sur ces principes, l'implication des acteurs, la création des partenariats et la participation de la population

sont indispensables. L'implication des acteurs, en particulier les habitants, les usagers est considérée comme primordiale dans le processus de l'élaboration d'une ville durable. Dans plusieurs projets, leur participation est conviée dès la phase de prise de décision en particulier dans les pays riches. Des divers modes d'intervention observés nous paraissent reproductibles : l'information à travers les réunions publiques, la sensibilisation à travers les formations pédagogiques et pratiques auprès des habitants et des enfants sur les thèmes proches de leur vie quotidienne : protéger les espaces verts, trier des déchets, l'entretien des espaces communs, etc.

Afin d'optimiser cette participation, il est souhaitable de s'appuyer sur un organisme de coordination, de rassemblement, de sensibilisation. A titre d'exemple, à Ziguinchor le Maire a délégué ce pouvoir de coordination aux délégués de quartier qui ont un rôle de gestion de groupes de construction et de soutien technique, d'information des principes du développement durable auprès des habitants, de coordination du partenariat avec des entreprises privées.

La démarche participative dans l'élaboration de villes durables peut se construire également sur la base de l'organisation de la société civile. La pratique d'impliquer les populations dans la gestion environnementale urbaine à Ziguinchor ou à Bissau pour les faire participer dans le processus du projet est de plus en plus soutenue et encadrée par les autorités locales.

Pour éviter de poursuivre une tendance de gestion de l'environnement urbain à l'approche technicienne, un renversement de logique doit s'imposer, aussi bien dans la conception des projets que dans leur réalisation. Pour cela, il est nécessaire de passer radicalement d'une approche verticale à une appréhension sociale des problèmes centrés sur la demande sociale et une analyse de la capacité des habitants à faire face aux transformations[669]. L'importance accordée aux dimensions sociales (cultures, mœurs, normes, règles…) dans la démarche de développement durable vise à déchiffrer les pratiques des acteurs locaux, la mobilisation des ressources humaines et matérielles (savoir-faire et outils artisanaux), générant la création d'emploi et la distribution de revenus et contribuant à la croissance économique globale, afin de jeter les bases d'une stratégie véritable à partir de cette compréhension approfondie de l'existant.

Les experts s'accordent également sur l'avantage de la participation des populations défavorables à l'amélioration de leurs conditions de vie comme moyen d'assurer la viabilité et la rentabilité d'un projet. Le développement durable signifie l'adhésion à cette idée simple et incontournable : la lutte contre les inégalités passe par des mécanismes de péréquation volontaires[670].

---

[669] Bolay, (J.C), Pédrazzini, (Y), Rabinovich, (A), *« Quel sens au développement durable dans l'urbanisation du Tiers Monde ? »*, *Les Annales de la recherche urbaine*, Développement et coopération, n° 86, Paris, Secrétariat permanent du plan Urbanisme-Construction –Architecture, Ministère de l'Equipement, 2000, pp. 77-84.

[670] Cavalier, (G), *« La nouvelle politique urbaine de la Banque Mondiale : un essai à transformer »*, Les Annales de la recherche urbaine, Développement et coopération, n° 86, Paris, Secrétariat permanent du Plan Urbanisme-Construction-Architecture, Ministère de l'Equipement, 2000, pp. 150-153.

La participation sociale signifie également une prise en charge par les populations de coûts de frais requis à la réalisation de leur projet comme c'est le cas à Ziguinchor pour être connecté au réseau d'adduction d'eau de la SDE, celui de la gestion des eaux usés, mais aussi dans la réalisation de Latrine TCM à double alternatives et de Latrine VIP à doubles fosses dans les quartiers concernés[671], mais aussi à Bissau pour être raccordé au réseau d'eau de l'EAGB. Cette participation économique implique également une responsabilisation et une appropriation du processus et des résultats de la part des participants, ce que ne saurait garantir un projet établi dans d'autres termes. La question de la participation se pose donc en termes de facilitation à l'accès au crédit, à l'appui à la généralisation de revenu, à la formation et au renforcement de compétences.

Avec une ressource humaine abondante, mais peu qualifiée, la formation à de nouvelles technologies est nécessaire. On note un manque de compétences à tous les niveaux : main d'œuvre de qualité, concepteurs ayant la culture et des savoir-faire favorables au développement durable, les agences consultatives, capables d'expertiser la qualité. La coordination des divers services, organismes, agences spécialistes n'est pas encore habituelle et s'avère compliquée notamment sur le plan institutionnel, gestionnaire et juridique. La présence des ONG dans l'élaboration et la réalisation des projets s'avère utile pour favoriser une mobilisation populaire ; ils jouent le rôle de catalyseurs de la participation, sources d'expertise, des voix indépendantes et des entrepreneurs. La compétence de gestion de la participation des multi-composantes de la société civile est encore à optimiser dans les deux villes de Bissau et de Ziguinchor. Le conflit d'intérêt peut toujours empêcher un bon déroulement d'un projet, voire dévier les objectifs du développement durable.

1.2.2. Arrimer les politiques urbaine avec d'autres programmes urbain

Un des objectifs de la politique urbaine nationale au Sénégal et en Guinée-Bissau est de gérer l'expansion périphérique des villes dans le but d'encourager le renforcement de la densité des agglomérations urbaines et le développement intégré des villes. C'est le cas dans les différentes politiques publiques urbaines déclinées au plan national de chacun de ces pays à travers divers Plans et Programmes mis en œuvre. Ceci nécessite une planification stratégique et une coordination des initiatives à travers les villes dans des situations où les municipalités se livrent à la concurrence pour attirer les investisseurs ou les contribuables.

Laissés à eux-mêmes, les promoteurs privés ou les populations à la recherche de logement individuel ont tendance à favoriser la réalisation de logements sur les terrains à faibles coûts souvent situés à la périphérie des centres urbains. Une des principales causes de l'extension urbaine dans les

[671] Dans le cadre du Projet d'Amélioration de la gestion et de la Valorisation des boues de Vidange dans la ville de Ziguinchor.

principales villes, notamment en Afrique subsaharienne. La conséquence directe de cette situation est l'extension de l'espace bâti, la destruction des zones de culture, la disparition des espaces verts qui sont de plus en plus investies par les populations et l'érection d'habitation dans les zones humides. Pourtant le Sénégal et la Guinée-Bissau ont ratifié la Convention de Ramsar qui protège les zones humides. A Ziguinchor ou à Bissau, bon nombre de promoteurs immobiliers ont mis l'accent sur des zones non *"aedificandi"* acquises à des prix dérisoires pour y édifier des habitations. Cela est à l'origine d'inondations en période hivernale et dont les dégâts causés chaque année et les coûts de leurs prises en charge crèvent le budget des Mairies. L'établissement des habitations dans les zones basses à Bissau et Ziguinchor qui sont des réceptacles des eaux de pluie, surtout, en est un exemple.

Dans une perspective à court terme, une telle option peut s'accommoder du coût du logement, mais au détriment des coûts de transport en vigueur pour les ménages, et du coût des infrastructures pour la municipalité. Un processus de développement intégré est aussi souhaité pour élaborer une politique urbaine efficace. L'adoption de mesures visant à renforcer la densité de la ville à Bissau et à Ziguinchor est aussi à encourager. Cela répond à un des objectifs de la ville compacte, un des principes du développement durable. Cela nécessite pour leur développement intégré des restrictions légales sur l'optimisation de l'usage du foncier. C'est une question épineuse à Bissau que le Câmara Municipal peine toujours à régler. Le poids des autorités coutumières sur la gestion foncière à Bissau réduit considérablement la marge de manœuvre de la municipalité.

Ce recul du pouvoir central est d'ailleurs à l'origine de l'occupation anarchique de l'espace urbain dans certains quartiers de la ville comme Antula, Réno, Thiong de Pépel, etc. A Bissau, la volonté du pouvoir central a tendance à s'effacer devant celle du *''Regulo''* qui dispose toujours une certaine autorité sur ces terres même si légalement on dit que la terre appartient à l'État. A Ziguinchor, cette question a été réglée par la réforme foncière avec l'adoption de la loi sur le foncier de 1964 même si cela a été source de beaucoup de conflits dont celle Casamançaise. De telles orientations ont souvent tendance à aller de pair avec un modèle plus mixte d'aménagement du territoire, avec moins de ségrégation fonctionnelle et de zonage du sol. Ce sera nécessairement un processus graduel qui exige un changement d'attitude des promoteurs immobiliers, des mentalités des populations, et la reconnaissance, par tous, de l'importance du confort de la vie urbaine à Bissau ainsi qu'à Ziguinchor.

2. Le secteur informel un facteur de développement urbain durable intégré : l'exemple dans le secteur des transports à Bissau et à Ziguinchor

Dans le processus d'élaboration d'une politique urbaine en Afrique, il est nécessaire de miser sur les services de proximité et les services de base, notamment : les hôpitaux, les écoles, les lieux de socialisation. Il est plus rentable et moins déstabilisant d'un point de vue social, de planifier

l'urbanisation en préparant le terrain et en programmant les infrastructures de base à l'avance, que d'essayer de réaménager le terrain ou de déplacer les établissements informels après leur implantation. Le PSE, PROMOVILLE et d'autres projets ou programmes à Ziguinchor entre en droite ligne avec cette vision. Il en est de même à Bissau dans le cadre du programme *''Terra Ranka''* ou *''Sol Na Iardi''*.

Il est question de comprendre les pressions de la croissance urbaine et de prendre rapidement les mesures idoines visant à prévenir l'émergence des dysfonctionnements physiques, au lieu de les traiter une fois que leur existence devient inévitable. La planification de la ville de Bissau et de Ziguinchor nécessite de prendre en considération dans l'élaboration des PDU, les établissements informels comme une composante essentielle de la vie urbaine. Le secteur informel doit être pris plus au sérieux qu'il ne l'est actuellement. On le décrit comme un monde de la précarité caractérisé par la pauvreté, l'insécurité et la survie, alors qu'il comble d'importantes lacunes dans la vie quotidienne des citadins africains et des villes du Sud[672] et que son existence est généralement mieux appréciée que sa disparition du paysage urbain.

A Ziguinchor, le service rendu dans le secteur des transports par les taxis *''clandos''* et motos *''Jakarta''* considérés comme informels est apprécié par les populations. Même si ces Taxis motos ne répondent pas aux objectifs du développement durable dans le secteur des transports, car ne constituant pas des moyens de transport en masse, leur apport dans la mobilité des populations est non négligeable. Elles y contribuent considérablement en rendant plus accessible des distances éloignées du centre-ville. Les taxis *''clandos''* et les motos *''Jakarta''* et répondent à des soucis d'accessibilité entre le domicile et le lieu de travail. Ceci pour le grand bonheur des populations. Dans ce registre entre aussi les transports en commun de forte capacité comme les mini-cars et les car *''Ndiagua Ndiaye''* à Ziguinchor qui ont quasiment disparu dans le paysage urbain du fait de leur remplacement progressif par des *''tata''* du GIE Sotrazig. Contrairement à Bissau où les cars *''toca toca''* sont les seuls à circuler.

Depuis les années 2000, une politique de renouvellement du parc de transport de l'État sénégalais caractérisée par le remplacement des cars rapides et *''Ndiagua Ndiaye''* par des nouveaux bus indiens de marque *''tata''* et chinois *''King Long''* est lancée. D'abord à Dakar, ce programme qui est ensuite généralisé dans les grandes villes du pays intéresse peu les grands transporteurs qui étaient très méfiants vis-à-vis des réformes que l'Etat initiait. La plupart des grands transporteurs ont refusé de participer à l'opération. Dès lors, la forte concurrence des nouveaux minibus laisse peu de marges de manœuvre aux anciens cars rapides et cars *''Ndiagua Ndiaye''*, qui attirent de moins en moins les usagers du fait de leur vétusté, leur dangerosité et l'absence de confort qui les caractérisent.

[672] Noubouwo, (A), *art.cit*, 73-77.

Pire, la propriété des véhicules de transport est de plus en plus atomisée avec de nombreux chauffeurs-propriétaires. L'accessibilité spatiale et la rentabilité économique sont deux éléments essentielles au déploiement des moyens de transport de forte capacité de charge dans les grandes artères qui concentrent une clientèle suffisante à l'expansion de ce type de transport à Bissau et à Ziguinchor.

L'accessibilité spatiale est centrale dans la géographie humaine. Elle est définie à partir de l'offre de mobilité, et à partir du coût du déplacement pour atteindre un lieu. L'accessibilité est un paramètre déterminant dans l'efficacité du fonctionnement urbain actuel caractérisé par la mobilité des différents acteurs. Elle renvoie à la capacité d'un acteur à atteindre un espace urbain résidentiel ou offrant des activités et des services par le truchement des systèmes de transports et des voies d'accès qui facilitent les mobilités et les circulations. Il est évident que tous les points d'un territoire urbain n'ont pas le même niveau d'accessibilité territoriale. A cet égard, les lotissements périphériques et les lieux d'activités pénétrés par les grands axes bitumés et par différents types de transports peuvent être plus accessibles qu'un quartier du centre congestionné et peu joignable pour certains individus, notamment les plus pauvres ou un quartier périphérie mal desservi par les infrastructures et/ou les transports en commun.

A Bissau et à Ziguinchor, les réseaux de transport en commun sont denses, multiples et multidirectionnels favorisés par l'éparpillement des pôles d'activités et l'émergence de nouvelles activités et services en zones périurbaines. L'organisation des flux de desserte se manifeste à travers la connexion entre les périphéries urbaines et les centres d'activités. Les cars *''toca toca''* connectent les quartiers populaires denses de la périphérie de la ville de Bissau comme Bairro Militar, Quelele, Countum Madina, Antula, Aéroporto, Entéramento au centre-ville. Dans le centre urbain de Ziguinchor, des têtes de ligne des mini-bus indien *''tata''* ou chinois *''King-long''* d'AFTU localisées dans les marchés centraux et les gares routières permettent de desservir et d'améliorer le niveau d'accessibilité des quartiers périphériques de plus en plus éloignés des lieux d'activités du centre. Leurs localisations stratégiques à proximité des grandes voies de circulation et dans le centre leur permettent des flux de transport considérables.

L'accessibilité n'est pas la seule factrice explicative des choix de desserte, la rentabilité du service de transport est toute aussi fondamentale dans un contexte de forte présence de la pauvreté, notamment dans les quartiers périphériques éloignés du centre-ville. Les exploitants des transports de forte capacité fonctionnent selon une logique de rentabilité économique suivant les liaisons les plus rémunératrices, c'est-à-dire les zones urbaines densément habitées, concentrant une forte proportion d'usagers des transports en commun. Ils ne cherchent pas à assurer une desserte équilibrée de l'ensemble des territoires urbains, mais plutôt à ramasser les clients qui attendent sur les axes, les croisements et les carrefours routiers pour pouvoir accroître leurs gains. Les stratégies tarifaires

développées par les opérateurs constituent un moyen de réajustement des tarifs de transport encadrés par les pouvoirs publics, notamment dans les grandes villes comme Dakar, Thiès, Ziguinchor ou à Bissau où la demande est souvent supérieure à l'offre de transport. Le but est de faire payer plusieurs fois l'usager. Cette pratique favorise les résidents des quartiers centraux et ceux qui sont proches des axes routiers au détriment des habitants des espaces urbains éloignés qui sont territorialement marginalisés.

Il est difficile d'escompter de ce mode de fonctionnement du secteur de transport dit informel, qui privilégie la rentabilité et non l'équité spatiale et sociale pour tous les citoyens, un système de répartition juste et équitable de l'offre de transports collectifs un des objectifs majeurs du développement durable dans le secteur des transports. Au-delà de la tarification, d'autres stratégies sont élaborées par les opérateurs des transports informels pour rentabiliser et équilibrer les comptes de leurs entreprises : il s'agit notamment du sectionnement des itinéraires et de la surcharge des véhicules. Le sectionnement des itinéraires est évidemment l'une des stratégies exploitée par les opérateurs de transport en particulier à Bissau pour faire face à la hausse des frais d'exploitation des transports en commun, accentuée par l'augmentation du prix des carburants, et compense aussi le faible pouvoir d'achat d'une grande partie des citadins de ces villes qui ne peut payer un tarif élevé.

Les chauffeurs optent pour des trajets courts et rentables, en particulier aux heures de pointe, lorsque la demande est supérieure à l'offre. Les apprentis ou *''adjudantis''* font descendre souvent les clients à leur guise prétextant que le bout de la ligne a changé. A Bissau ou à Ziguinchor, la demande de transport est plus faible en comparaison dans les grandes villes ou les villes capitales comme Dakar. Le sectionnement des trajets existe, mais il n'est pratiqué qu'à petite échelle notamment en période d'hivernage. Cela est souvent dû à l'état chaotique des routes mal entretenues et les voies de communication en piteux état qui ne facilitent pas l'accès aux quartiers périphériques.

Les autobus d'AFTU constitués de mini-bus indien *''tata''* à Ziguinchor ou les *''toca toca''* à Bissau ont des lignes bien définies et sont tenus de les respecter quelle que soit la densité du trafic. Cette pratique de sectionnement est souvent relevée à Bissau où le secteur des transports urbains est moins organisé. C'est ce qui explique le fait que les chauffeurs des *''toca toca''* roulent en fonction de leur intérêt. Lorsque la clientèle baisse au fur et à mesure de la journée, les *''toca toca''* raccourcissent leur trajet. A Ziguinchor, les usagers sont obligés de s'octroyer les services d'un *''taxi clando''*, d'une moto *''Jakarta''* ou de recourir à la marche à pied pour se déplacer dans certains quartiers.

Au-delà des dessertes des grands axes routiers, l'urbanisation périphérique est souvent source de problèmes d'accessibilité territoriale à cause de l'insuffisance des voies d'accès et du faible taux de motorisation des catégories sociales pauvres reléguées loin des centres. L'offre de transport

collectif motorisé n'est pas toujours suffisante au moment où les cars et les minibus urbains refusent souvent d'élargir leurs dessertes et leurs réseaux au-delà des routes bitumées et des zones faiblement habitées pour des raisons d'accessibilité spatiale et de rentabilité économique. Ces types de transport ne sont pas dans une logique de service public et de satisfaction de besoins de mobilité exprimés par les usagers, mais dans une quête de gain. Seule la rentabilité économique à court terme compte comme le montre le recours des chauffeurs au sectionnement des itinéraires pour accroître les recettes du véhicule.

L'analyse du cas de Nouakchott illustre très bien cette réalité. Avec l'étalement périphérique des villes, le caractère aléatoire de la desserte prend le pas sur la nécessité de la continuité du service de transport. Cette réalité rend l'accessibilité des quartiers éloignés des axes routiers très difficile, avec des effets négatifs très marqués sur leur intégration à l'ensemble des agglomérations urbaines. Les transports en commun de faible capacité, notamment les *''taxis clandos''*, les calèches et les charrettes desservent les périphéries urbaines éloignées, faiblement habitées et d'accès difficile, là où la clientèle n'est pas encore assez massive pour favoriser l'usage de transport en commun de forte capacité. Ils constituent une réponse populaire rapide et efficace pour des populations démunies enfermées dans leurs quartiers avec très peu de perspectives de mobilité, en y créant empiriquement de nouvelles stations de transport à chaque fois que le besoin s'impose, et en desservant des créneaux et des trajets spécifiques.

Ils suivent des routes carrossables ou non, des rues sablonneuses et des pistes impraticables et apportent par la même occasion un véritable service à la population, notamment pour les urgences nocturnes, mais aussi pour les déplacements professionnels et les achats dans les centres[673]. Les *''taxis clandos''* à Ziguinchor connectent les quartiers populaires non planifiés et/ou les périphéries urbaines faiblement habitées aux lieux d'activités du centre qui sont des nœuds incontournables. Ils opèrent suivant un schéma d'organisation dominant entre quartiers résidentiels et zones d'activités des centres urbains, même si on constate une relative dispersion des flux avec la multiplication des centres de niveau secondaire.

Il est important de signaler que la méthodologie de mise en place des politiques urbaines doit s'adapter au contexte de chaque ville et doit être réalisable sur le plan des ressources disponibles, des capacités institutionnelles, des besoins réels de la collectivité locale et de sa population en terme d'urbanisation et de la volonté politique. La maîtrise de l'évolution et de la dynamique nationale de l'urbanisation devrait aider à améliorer la réponse politique. La consultation et la participation des parties prenantes devraient également figurer en bonne place tout au long du processus, afin de

[673] Faye, (D), Urbanisation et dynamique des transports informels et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises : cas de Touba, Thiès et Saint Louis, Thèse de Doctorat en Géographie, Ecole Doctorale Montaigne Humanités (ED 480), Université Michel de Montaigne Bordeaux 3, 2013, p. 125.

permettre aux politiques urbaines nationales de bénéficier du soutien et de susciter l'intérêt des entreprises privées et des organisations de la société civile. Peu importante à l'échelle de la politique urbaine, il faudrait absolument sensibiliser le public à la question de concertation afin de s'assurer de prendre en considération les besoins de la population.

3. Les opportunités de développement durable à Ziguinchor et à Bissau

3.1.Opportunités de développement durable pour Ziguinchor

3.1.1. Ziguinchor : un pôle de transformation agro-industrielle et un hub commercial et financier confirmé

La région de Ziguinchor est dotée de ressources naturelles diverses qui offrent des opportunités de développement. La mise en valeur efficace et rationnelle des immenses potentialités dont regorge la région peut non seulement permettre de créer les conditions de sa transformation économique et sociale, mais aussi servir de catalyseur pour l'amorce de l'émergence de Ziguinchor et du Sénégal. Jusqu'ici, les paradigmes et grilles de lecture qui ont servi à analyser les possibilités de développement économique de Ziguinchor (dans l'ensemble Casamançais) ont été conçues sous une approche basée essentiellement sur sa dimension nationale. On peut comprendre que le contexte socio-politique qui caractérise la Casamance depuis des décennies soit peu favorable à une conception du développement qui aille au-delà de l'espace national sénégalais.

Mais la dynamique de paix et de stabilité qui s'enclenche et qui semble irréversible et l'engagement des acteurs nationaux et locaux, y compris les citoyens eux-mêmes, pour la résolution définitive du conflit casamançais, donnent des raisons de penser qu'il est maintenant temps de lancer une réflexion rigoureuse, ouverte et inclusive, sur les meilleures options pour le développement économique et social de la région naturelle de la Casamance en général et de Ziguinchor en particulier.

A partir de ce moment, l'urbanisation de Ziguinchor peut donc être un vecteur de développement durable et de réformes structurelles. De nouvelles politiques de développement urbain sont nécessaires pour atteindre des objectifs stratégiques de durabilité et de croissance. L'urbanisation peut accélérer le développement économique, social et environnemental. Elle permet d'améliorer la productivité agricole et le développement rural grâce à une meilleure interconnexion entre activités économiques rurales et marchés urbains. L'urbanisation a donc suscité à Ziguinchor la hausse de la demande et renforcé les activités de transformation en aval en diversifiant l'économie rurale. L'industrialisation née de l'urbanisation permet aux entreprises de faire des économies d'échelle, de mieux partager leurs savoirs et instaure un environnement d'affaires plus propice au développement.

Elle offre de la main d'œuvre aux entreprises, facilite l'accès à davantage de services et d'infrastructures tout en favorisant l'innovation.

Le potentiel de transformation agro-alimentaire à Ziguinchor est significatif. De nombreuses filières agricoles (mangues, *''madd''*, pain de singe, *''bissap''*, arachide, etc.) peuvent permettre la création d'une industrie de transformation légère pourvoyeuse de nombreux emplois. Les analyses effectuées montrent que la noix d'anacarde apparaît de plus en plus comme l'or vert de la région naturelle de la Casamance. En 2012, plus de 40 000 tonnes de noix de Cajou ont été produites en Casamance, dont près de 90 % dans la région de Kolda. Avec la Guinée-Bissau et la Gambie, cette sous région atteint une production de près de 200 000 tonnes de noix brutes. La production de la Casamance peut s'adosser à celle de la Guinée-Bissau pour faire de ce produit un moteur de la transformation économique et sociale de cette sous-région. Une unité industrielle complète de transformation d'anacarde ne coûte guère plus de 200 millions de CFA. Elle peut offrir plusieurs centaines d'emplois avec une garantie de retour sur investissement incontestable[674].

L'urbanisation fait de Ziguinchor un hub commercial et financier. Après l'entrée en vigueur du Tarif Extérieur Commun (TEC) de la CEDEAO en 2015, l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest a le même tarif douanier, ce qui permet de créer un espace commercial unique, avec des prix similaires ou proches sur les marchandises dans tous les pays. Le port de Ziguinchor et le renforcement de ses infrastructures permet d'accueillir plus de tonnage, la construction d'infrastructures routières de qualité vers la Gambie et la Guinée-Bissau comme en atteste l'ouverture du pont de la Sénégambie le 19 janvier 2019, fait de Ziguinchor un hub commercial, renforcé par la présence d'un système bancaire dense et diversifié. Le partage du franc CFA avec la Guinée-Bissau est aussi un atout au plan commercial. En 2020, si la CEDEAO réussit à respecter l'agenda de l'adoption de la monnaie Commune Ouest Africaine, l'ECO[675], cette sous-région pourra aussi bénéficier d'un même ensemble monétaire et financier qui devrait renforcer ses possibilités de croissance. L'avance technologique du Sénégal par rapport à la Gambie et la Guinée-Bissau, surtout dans le domaine des télécommunications, et la qualité des ressources humaines sont les principaux atouts pouvant permettre de faire de cette ville un hub financier. Les banques ziguinchoroises comptent déjà parmi leurs clients de nombreux bissau-guinéens et gambiens.

---

[674] Ziguinchor, l'émergence d'une métropole sous régionale : Quels leviers pour le développement durable ?, http://endatiersmonde.org/instit/index.php/23-slideshow/128-ziguinchor-l-emergence-d-une-metropole-sous-regionale-quels-leviers-pour-le-developpement.

[675] L'ECO est le nom d'un projet de monnaie unique des quinze pays de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest(CEDEAO) datant des années 1960. Son introduction, initialement prévue pour décembre 2009, a été reportée à janvier 2015, avant d'être signalée comme étant au point mort en 2014. Elle devait aboutir à la fusion de deux zones monétaires actuelles, la Zone Monétaire Ouest-africaine, initiatrice du projet et utilisatrice de monnaies nationales, et l'Union Economique et Monétaire Ouest-africaine, utilisatrice d'un des deux francs CFA et qui a rejoint la démarche en 2013. Ce projet est concurrencé par celui de l'extension du franc CFA (UEMOA) au Nigéria et à toute la région. Le franc CFA deviendrait donc une monnaie commune et stable pour l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest.

3.1.2. Ziguinchor une ville stratégiquement importante

Étant la partie la plus méridionale du pays, la région naturelle de la Casamance est bordée par 3 (trois) pays (Gambie, Guinée-Bissau et Guinée Conakry), en plus du pays auquel elle appartient. Dès lors, considéré, cette partie du Sénégal comme enclavée peut paraître discutable. La déconstruction de ce mythe est nécessaire pour saisir les vraies opportunités de transformation qui s'offrent à la Casamance. La ville de Ziguinchor est au centre de l'espace sous régional ouest africain et constitue le pivot de la Sénégambie méridionale. Ziguinchor est à moins de 160 km de deux capitales Ouest africaines, Banjul (152, 4 km via N5) et Bissau (146,4 km via N4). Si on considère sa continuité géographique, agro-écologique et socio-culturelle, elle s'ouvre aussi sur un corridor vers la région de Kolda et celle de Tambacounda, en direction du Mali. La réalisation de la route nationale 6 lui ouvre également des possibilités infinies vers l'Est du pays.

Ziguinchor a également cette vocation d'être une métropole sous-régionale. Elle ne doit pas être vue seulement comme une ville strictement sénégalaise. C'est une métropole sous-régionale en devenir, dont la vocation est de constituer un hub économique et un trait d'union entre la Gambie, le Sénégal et la Guinée-Bissau. L'élaboration des projets de développement, surtout dans le cadre du pôle de développement lancé par l'Etat, doit donc tenir compte des dynamiques d'intégration sous-régionale en Afrique de l'Ouest ainsi que de toutes les politiques déjà adoptées ou en cours d'élaboration au niveau de la CEDEAO. Le Sénégal est le plus grand des trois pays qui partagent l'espace de la Sénégambie méridionale. C'est la Casamance qui est sa région la plus proche des deux autres pays. Grâce à une stratégie de développement équilibrée entre le national et le régional, Ziguinchor peut devenir une citée régionale où gambiens, bissau-guinéens et sénégalais organiseront davantage leurs transactions commerciales et financières.

3.1.3 Des atouts non négligeable du tourisme à Ziguinchor et un centre d'excellence et de santé en Casamance

Avec une biodiversité rare au Sénégal, la Casamance est une région à vocation touristique. Elle dispose de sites pittoresques, d'un patrimoine culturel riche et diversifié et d'une végétation luxuriante. Le développement du tourisme peut être l'un des leviers pour la transformation de la Casamance en général et de Ziguinchor en particulier. Le tourisme rural intégré et le tourisme de découverte peuvent être développés dans la région de Ziguinchor qui est bordée par le fleuve Casamance autour duquel se sont formés un extraordinaire delta, de nombreux bolongs[676], des lagunes

[676]Le bolong est un chenal d'eau salée, caractéristique des zones côtières du Sénégal ou de Gambie, proches d'estuaires. Ces bras de mer – tantôt éphémères, tantôt significatifs et répertoriés comme de petits affluents – sont particulièrement nombreux dans le Sine-Saloum et en Casamance.

et une succession d'îles. En Casamance, peut se pratiquer un tourisme varié tels que le tourisme culturel, le tourisme balnéaire, le tourisme de découverte et le tourisme rural intégré[677]. La beauté naturelle de la région, la richesse de sa culture et de son artisanat sont autant d'atouts pour le développement du tourisme dans la zone. Le renforcement des infrastructures de base doit permettre de bâtir une politique touristique réellement porteuse de développement.

La requalification des stations de Saly à Mbour et de Cap-Skirring à Ziguinchor, avec la rénovation de leurs offres par le rehaussement du niveau de standing de certains hôtels, la réfection de la voirie, l'éclairage public, l'environnement paysager, la gestion des ordures, la sécurité, la mise en place d'infrastructures de bases aux bénéfices des populations locales, la préservation des plages, sont autant de chantiers qui pourraient faire progresser le secteur touristique à Ziguinchor.

Avec cette requalification, Cap-Skirring a tous les atouts pour être pour le Sénégal ce que Bali est pour l'Indonésie[678]. Il a l'avantage d'être plus proche de l'Europe et de l'Amérique que la plupart des destinations touristiques qui accueillent des millions de visiteurs chaque année. De Cap-Skirring à Ziguinchor, en passant par Kafountine, Abéné, etc., la Casamance offre une panoplie de richesses naturelles et culturelles favorables au développement du tourisme. La suppression des visas d'entrée au Sénégal pour les touristes et l'adoption par la loi n° 2015-13 du 03 juillet 2015 portant statut fiscal spécial des entreprises touristiques installées dans le pôle touristique de la Casamance qui créée le statut fiscal spécial des entreprises touristiques installées dans les régions administratives de Ziguinchor, Kolda et de Sédhiou leur exonérant certains avantages fiscaux[679] rend plus attractive la destination Sénégal et en particulier la région naturelle de la Casamance. Les circuits peuvent inclure la Gambie et la Guinée-Bissau, entre autres, dans leurs offres.

Les acteurs du tourisme sénégalais à travers la stratégie de promotion qui consiste à vendre la destination Sénégal visent haut delà du tourisme international, la promotion du tourisme sous-régional. Cette promotion sous régionale vise à atteindre un objectif de 25 % de la demande en

---

[677] Plan stratégique de développement durable du tourisme au Sénégal (2014-2018), Ministère du Tourisme et des Transports Aériens, JICA, Institut Supérieur de Développement Local, ATTRACT, 2013, p. 19.

[678] Ziguinchor, l'émergence d'une métropole sous régionale : Quels leviers pour le développement durable ?, http://endatiersmonde.org/instit/index.php/23-slideshow/128-ziguinchor-l-emergence-d-une-metropole-sous-regionale-quels-leviers-pour-le-developpement.

[679] Exonération de l'impôt sur le revenu des valeurs mobilières prélevé par l'entreprise sur les dividendes distribués ; exonération de tout impôt supporté par l'entreprise et ayant pour assiette les salaires versés par elle, notamment la contribution forfaitaire à la charge des employeurs ; exonération de tous droits d'enregistrement, de timbre et de taxes assimilées dus sur les actes ou opérations réalisées durant la période visée à l'article 2, y compris ceux perçus lors de la constitution et de la modification des statuts des sociétés ; exonération de la contribution des patentes, de la contribution foncière des propriétés bâties, de la contribution foncière des propriétés non bâties, de la contribution des licences ; exonération de l'impôt minimum forfaitaire ; exonération de la taxe sur la valeur ajoutée et de la taxe sur les activités financières facturées par les fournisseurs locaux de biens, services et travaux nécessaires à la réalisation des investissements envisagés suivant des modalités qui seront précisées par le décret d'application de la présente loi ; exonération d'impôt sur les sociétés ou impôt sur le revenu dû au titre des bénéfices industriels et commerciaux. Les entreprises éligibles au statut fiscal spécial sont tenues de retenir et de reverser au trésor public tous les impôts et taxes dus par leurs personnels nationaux et expatriés sur les salaires qu'elles leur versent.

2018[680]. Il s'agira ainsi d'élaborer une stratégie de promotion du tourisme sous-régional, de mettre à contribution la diplomatie sénégalaise dans la promotion de la destination tout comme les acteurs culturels et sportifs. La stratégie de promotion du tourisme sous-régional s'appuie entre autres sur la promotion du tourisme de santé au regard de la qualité du plateau technique du Sénégal. Le développement d'une offre médicale de qualité, qui se base sur les qualités de la médecine sénégalaise, peut non seulement être utile à la Gambie et la Guinée-Bissau, mais peut aussi permettre de développer plus tard un tourisme médical lorsque le Cap-Skirring deviendra une destination mondiale privilégiée. Plutôt que d'aller à Dakar, des bissau-guinéens qui en ont les moyens profitent des services de cabinets privés ou hôpitaux publics ayant les mêmes standards de qualité et d'expertise.

De même, l'orientation de l'offre de formation de l'université Assane Seck de Ziguinchor vers les besoins des trois pays et le développement d'une offre d'enseignement supérieur privé, rend Ziguinchor attractive et facilite le séjour d'étudiants gambiens et bissau-guinéens, et même au delà. A l'heure actuelle plusieurs dizaines d'étudiants bissau-guinéens fréquentent les universités publiques et privées de Ziguinchor. L'ouverture d'une faculté de médecine à l'université de Ziguinchor renforcerait aussi l'articulation et la complémentarité entre services d'éducation et de santé. Le développement de ces deux secteurs a un impact positif sur le développement de l'habitat et l'urbanisation de la ville. Deux domaines qui ont connu un retard par rapport aux autres villes du Sénégal.

3.1.4 Opportunités de développement durable pour Bissau

A l'état actuel de mes connaissances, les opportunités de développement durable semblent être plus visibles sur le plan national qu'à Bissau. Hormis sa position géographique, la présence du port qui ne représente pas grand-chose sur le plan africain, l'électrification solaire de la ville, il n'y a quasiment pas d'autres opportunités de développement à Bissau. Le tissu industriel est quasi inexistant, et la ville souffre d'un manque d'infrastructures. Le capital naturel et touristique est plus important à l'intérieur du pays comme dans les îles Bissagos. L'économie actuelle du pays repose entièrement sur ce capital naturel : il représente 47 % de la richesse par habitant, soit la part la plus importante en Afrique de l'Ouest[681]. La Guinée-Bissau est le quatrième pays producteur mondial de cajou. Cela est dû au fait qu'elle présente des caractéristiques naturelles de son sol et hydrographiques favorables.

En améliorant la qualité de sa production de cajou et en transformant localement une partie, elle pourrait d'ici 2025 quadrupler les revenus qu'elle tire de ce secteur. Mais elle montre surtout

[680] Plan stratégique de développement durable du tourisme au Sénégal (2014-2018), Ministère du Tourisme et des Transports Aériens, JICA, Institut Supérieur de Développement Local, ATTRACT, 2013, p. 32.

[681] Banque Mondiale, Wealth accounting database.

qu'elle dispose d'autres véritables moteurs de croissance, et que la pêche, le riz et le tourisme, et peut être les mines, seront les « cajous » demain. L'avenir économique de la Guinée-Bissau dépendra donc de sa capacité à assurer la gestion durable de ses ressources naturelles renouvelables.

Le tourisme peut être une opportunité de développement et pourrait jouer un rôle moteur de la croissance. En s'appuyant sur son exceptionnelle biodiversité, la Guinée-Bissau ambitionne de devenir en 2025 une destination mondialement reconnue d'écotourisme et de tourisme balnéaire. D'ici à 2020, l'archipel des Bissagos servira de « tête de pont » du tourisme de la Guinée-Bissau, dans le cadre d'une zone touristique spéciale gérée par une agence dédiée. Cette agence assurera la promotion des Bissagos, appelée à devenir la marque d'une offre mondialement reconnue d'écotourisme haut de gamme et de pêche sportive. Pour cela, l'archipel fera l'objet d'un programme d'urgence de développement de ses infrastructures et se développera comme un modèle d'excellence dans la gestion responsable des écosystèmes, le développement participatif et inclusif et l'épanouissement des communautés locales.

L'agriculture et l'agro-industrie reposent sur le développement des filières cajou et riz. Le sol à Bissau est composé d'argile, de type ferralitique de couleur rouge. Dans la zone de contact avec le fleuve Gêba, le sol est halo-hydromorphe. Il est relativement perméable permettant une infiltration facile des eaux pluviales. Le relief est très bas avec une petite élévation vers le Nord-ouest donnant le plateau de Bissalanca dont la hauteur varie entre 0 et 5 m au-dessus du niveau de la mer.

La ville jouit d'un climat de type sub-équatorial généralement chaud et humide caractérisé par deux saisons. Une saison sèche de 6 mois allant de novembre à mai, et une saison pluvieuse de 6 mois, qui va du 15 mai au 15 novembre. Avec une baisse constatée ces dernières années, la pluviométrie atteint une moyenne de 1575, 56 mm entre 1997 et 2018 selon les statistiques obtenues au service météorologique de Bissau.

La température moyenne annuelle étant de 27, 22 °C durant la même période, elle peut atteindre 43,4 °C en avril considéré comme le mois le plus chaud de l'année, et 19,2 °C en janvier, le mois le plus frais, ce qui donne une amplitude thermique de 15 °C. L'humidité relative est en moyenne de 72 % avec un maximum de 86 % en août. Les vents prédominants sont de direction Sud et Sud-ouest.

En n'exploitant que de la noix brute de cajou, la Guinée-Bissau capture aujourd'hui moins d'un dixième de la valeur ajoutée de cette filière. L'ambition, désormais, est de quadrupler d'ici 2025 la richesse générée par cette filière cajou. Cet objectif sera atteint en valorisant mieux la production agricole, par une meilleure qualité de la noix, un meilleur rendement de la production et une négociation plus efficace des prix, en transformant localement au moins 30 % de la production nationale et en s'intégrant aux circuits commerciaux des marchés les plus rémunérateurs. Cette

intégration sera rendue possible par le développement de partenariats techniques et financiers avec des acteurs internationaux de référence et par la mise en place d'un label ''Cajou de Bissau''.

La Guinée-Bissau entend atteindre l'autosuffisance en riz dès 2020, avec une production de 450 000 tonnes, contre 200 000 tonnes aujourd'hui, et devenir exportateur net en 2025 avec une production excédant les 500 000 tonnes. Ces résultats seront obtenus, d'une part par l'aménagement de 54 000 hectares de bas-fonds pluviaux et de mangroves, et d'autre part par l'amélioration des pratiques rizicoles et la reconstitution du capital semencier du pays[682]. Les systèmes de stockage et de distribution seront réorganisés. Enfin, une politique d'appui à la filière rizicole sera promue, notamment en faveur des jeunes producteurs et à travers la mise en place de mécanismes de financement des campagnes de commercialisation et de transformation du riz.

Le programme *''Terra Ranka''* vise à terme à faire de la Guinée-Bissau un modèle de développement durable, dont la biodiversité sera préservée et régénérée pour garder durablement le potentiel de création de valeur de ses ressources renouvelables et installer le pays dans le cercle vertueux de la prospérité. Les rendements et la qualité du cajou seront renforcés (espacement des arbres et horticulture associée), l'exploitation des ressources halieutiques sera régulée de façon à en assurer une gestion durable (conservation de la mangrove et des espèces marines, quotas de pêches, contrôle rigoureux du territoire marin) et la qualité exceptionnelle des sites d'écotourisme sera préservée (sanctuarisation et gestion des aires protégées terrestres et marines, diversité des espèces pour la pêche sportive). Quel que soit leur potentiel de création de richesses, les ressources du sous-sol (mines, hydrocarbures) ne seront valorisées que si elles démontrent pouvoir être exploitées de manière responsable et que leur impact environnemental pourra être pleinement maîtrisé.

Le pays a pris conscience de son potentiel en matière de développement durable, elle se sait pouvoir être porteuse d'un modèle pionnier et salutaire pour le continent, une proposition de développement harmonieux pour les populations, les cultures, la biodiversité locale. L'option primordiale qu'elle prend pour un développement basé sur les ressources naturelles renouvelables conduit le pays à sauvegarder en priorité son capital naturel et sa bio-diversité. Ceci inspirera la nouvelle Gouvernance du pays, présidera aux choix majeurs d'infrastructures, de développement urbain et de développement humain, notamment vis-à-vis des populations démunies qui seront accompagnées dans leur processus d'autonomisation. La Guinée-Bissau se distingue par son engagement dans le développement durable, clef de voûte de son développement.

[682] Commodafrica, *« Noix de cajou et riz l'enjeu agricole des négociations de la Guinée-Bissau à Bruxelles aujourd'hui »*, Guinée-Bissau-Baiileur et fondation, 25 Mars 2015, http://www.commodafrica.com/25-03-2015-noix-de-cajou-et-riz-lenjeu-agricole-des-negociations-de-la-guinee-bissau-bruxelles

3.2.La réalisation du Projet d'Urgence de l'Amélioration du Secteur de l'Eau et de l'Electricité (PUASEE) : analyse des impacts socio-économiques et environnementaux

Le DINARP II définit un cadre institutionnel de coordination des actions d'adaptation aux changements climatiques, les options prioritaires d'adaptation, les mesures à mettre en œuvre pour contrer les impacts des changements climatiques dans les secteurs agricole et environnementaux puis les réformes structurelles importantes et les actions clé des ONG pour l'atteinte de ces objectifs. Les activités du PUASEE sont concernées par cette stratégie à cause de l'appui qui sera apporté dans le secteur de l'électricité en général et en particulier au Centrale électrique de l'EAGB où les groupes électrogènes contribuent à l'émission des gaz à effet de serre. En effet, la mise en œuvre des composantes 1 et 2 du projet PUASEE Fonds Additionnel impacte doublement sur (négativement et positivement) l'environnement et le social en Guinée-Bissau et en particulier dans la capitale et quelques quartiers périphériques. La plupart des impacts positifs se ressentiront dans le domaine social.

3.2.1 Les impacts positifs potentiels de la réalisation du PUASEE Opportunités de développement durable au niveau environnementale et sociale

La réalisation du PUASEE à changé le quotidien de bon nombre de gens en Guinée-Bissau en particulier à Bissau la capitale. L'amélioration de l'accès à l'énergie électrique et à l'eau potable contribuera à améliorer les conditions de vie de la population bissau-guinéenne. En l'absence de fourniture de l'eau potable en quantité suffisante par l'EAGB, les populations ont recouru à d'autres alternatives pour pallier ce déficit. La principale source d'approvisionnement en eau dans le pays reste les puits, car les bornes-fontaines ne sont pas accessibles à tous.

La plupart de ces puits se situent à quelques mètres des sanitaires (en particulier les latrines traditionnelles dont l'intérieur des fosses n'est pas maçonné et avec un type de sol qui facilite la contamination de la nappe phréatique) ce qui expose les populations à des problèmes de santé. L'accès à l'énergie facilite l'accès à l'eau potable dans les zones où elle existe déjà en ce sens que les coupures d'électricité limitent les pompages au niveau des forages. La disponibilité de l'énergie électrique facilite également les soins dans les hôpitaux et centres de santé ce qui contribue également à l'amélioration de la qualité de vie des populations.

Des activités génératrices de revenus, en particulier celles liées à la conservation des denrées périssables de manière efficace se créent de manière durable. Cela permettrait d'éviter les problèmes liés au manque d'hygiène alimentaire. La disponibilité de l'énergie est un élément de développement économique. Elle favorise l'installation des unités de production diverses, la création de petites et moyennes entreprises et la multiplication des sociétés de services, des initiatives qui impulsent le

développement économique. De même, les artisans et d'autres petits commerçants pourront améliorer leur condition de travail et augmenter ainsi leurs revenus. Les femmes qui parcourent des kilomètres pour s'approvisionner en eau potable auront plus de temps à consacrer à d'autres qui généreront des revenus.

L'accès à l'électricité qui permet l'éclairage public contribue à limiter en milieu urbain les velléités de petits vols. A Bissau, les vols de câbles électriques sont très répandus, surtout dans les quartiers qui n'ont pas accès à l'énergie et où les particuliers se démènent avec l'EAGB pour tirer l'énergie des sources très éloignées de leur domicile. Des installations d'infrastructures de transport et de distribution électrique formelles et la présence de lampadaires contribueront à l'amélioration des conditions sécuritaires dans la ville. Le secteur de l'emploi va avec ce projet connaître des améliorations significatives. Dans un premier temps la mise en œuvre du PUASEE contribue à la création de plusieurs emplois temporaires lors de l'exécution des travaux. Pendant la phase d'exploitation, elle a créé des emplois plus durables au niveau de l'EAGB pour le recouvrement et les nouvelles installations. De plus, la disponibilité favorise le développement de plusieurs activités qui contribueront à la création d'emploi dans la ville.

Au niveau environnemental, l'appui du projet à l'installation d'un système d'électrification solaire à l'intérieur de la centrale d'EAGB contribuera à réduire partiellement les émissions des GES dans la production de l'électricité.

3.2.2. Les impacts négatifs potentiels de la réalisation du PUASEE freins pour un développement durable au niveau environnemental et sociale

Au plan social et environnemental, les impacts indésirables sont notés à plusieurs niveaux. Ces impacts sont synthétisés dans le *Tableau 22.*

Tableau 22: Synthèse des impacts environnementaux et sociaux négatifs du PUASEE

Phase d'activités	Activités des sous-projets	Impacts négatifs
Phase des travaux	Installation des postes de transformation	Perte de terrestre Pollution de l'air par la poussière et les particules des émissions des engins Risque de destruction de sépultures
	Installation des réseaux de transport et de distribution MT/BT	Perte/diminution temporaire des revenus Perte de quelques arbres Perte de biens le long des tracés Conflits liés au non-emploi de la main d'œuvre locale
	Réhabilitation de deux groupes électrogènes de la centrale EAGB	Pollution du sol par les déchets issus de la maintenance des groupes électrogènes usagés Pollution du sol par les huiles usagées et les déversements accidentels d'huiles
	Installation des panneaux solaires	Risque dommages sur les toitures de la centrale électrique
	Extension des réseaux secondaires tertiaires d'eau potable	Perte/diminution temporaire des revenus Perte de quelques arbres Perte de biens le long des tracés Conflits liés au non-emploi de la main d'œuvre localement Risque de destruction de sépulture le long des tracés dans des quartiers périphériques
	Remplacement du réseau en amiante-ciment	Risque de pollution du sol et des eaux par la mauvaise gestion des résidus
	Construction de forages, de réservoirs d'eau et leur réhabilitation	Pollution du sol par les déchets
Phase d'exploitation	Installation des postes de transformation	Pollution du sol par les huiles isolantes
	Installation des réseaux de transport et de distribution MT/BT	Risque d'électrocution lors des maintenances
	Réhabilitation de deux groupes électrogènes de la centrale EAGB	Augmentation de la nuisance sonore Pollution du sol par les huiles usagées et les eaux résiduaires
	Construction de forages, de réservoirs d'eau et leur réhabilitation	Diminution de la réserve hydrique du pays
	Création d'un laboratoire d'analyse de la qualité de l'eau	Risques de blessures, infections cutanées, atteintes oculaires, infections respiratoires chez les laborantins, infections respiratoires chez les laborantins

Sur le plan Climatique, l'analyse des principaux paramètres montre une dégradation généralisée des conditions climatiques à Bissau et à Ziguinchor. Au déficit pluviométrique, s'ajoute une augmentation importante des températures aux conséquences biophysiques et socio-économiques désastreuses. Beaucoup de projets de développement y ont été initiés, mais tous ont connu des résultats mitigés. Ils n'ont pas été pour la plupart d'entre eux réalisés dans des conditions satisfaisantes et réalistes. Les modifications qui affectent les écosystèmes à l'échelle locale exigent des actions planifiées et ingénieusement bien menées, mais malheureusement, il n'existe aucune mesure sérieuse ni de la part des Etats, ni des collectivités locales pour une meilleure compréhension de leur fonctionnement pour la mise en œuvre de politiques de gestion. Les écosystèmes de la Casamance en général et de Ziguinchor ou de Bissau en particulier seront encore, dans la perspective du changement climatique, très exposés aux risques du fait de leur fragilité et du manque d'actions préventives.

Conclusion

Dans l'ensemble, les problèmes soulignés dans ce chapitre font appel à des interventions qui vont dans le sens des priorités du développement des ODD. L'importance accordée à la durabilité de la croissance et l'approche pragmatique de lutte contre l'exclusion et la marginalisation est au cœur des principes qui guident les stratégies de développement le Sénégal et la Guinée-Bissau. La croissance future de ces pays dépendra, pour une large mesure, de leur capacité à se diversifier dans des secteurs manufacturiers très productifs. Mais aussi de l'amélioration de leur capacité productive de leurs économies grâce à la science et aux technologies, en particulier dans l'agriculture et les agro-industries. Pour réaliser ces objectifs, il importe d'augmenter les investissements dans certains déterminants essentiels de la croissance, comme le capital physique et le capital humain. Il y a aussi le besoin de renforcer les institutions à même d'optimiser la combinaison de leurs ressources. En ce sens, investir dans l'énergie pour les personnes et pour les entreprises, dans la technologie agricole et dans d'autres besoins en infrastructure et en capital humain devrait rester au centre des priorités à Bissau ainsi qu'à Ziguinchor.

Pour rendre la croissance plus inclusive, il importe de renforcer les capacités des segments de la société bissau-guinéenne et sénégalaise jusqu'ici mal armés pour participer à la croissance du continent et en tirer profit. C'est dans cet esprit qu'ont été priorisés les domaines d'intervention de la BAD. Une industrialisation soutenue par une amélioration de la productivité agricole, par des sources d'énergie fiables et accessibles et par des marchés bien intégrés contribuera d'une façon générale à réduire la pauvreté grâce à une augmentation de la productivité et à une amélioration des niveaux de participation chez les pauvres et dans les autres groupes marginalisés à Bissau et à Ziguinchor.

RECOMMANDATIONS ET SOLUTIONS

Au début du développement durable, les pays en développement n'étaient pas considérés comme des acteurs privilégiés de la lutte contre les grands dangers qui menacent la planète toute entière. Les enjeux sont certes internationaux, et les cadres juridiques et institutionnels qui seront donnés aux actions à mener le seront tout autant. Mais le Nord reste le chef de file, initiateur ou partenaire des projets construits au Sud[683]. La conférence de Kyoto, dix ans après le Rapport Brundtland, donne des objectifs précis en matière de réduction des émissions de GES aux Etats-Unis, au Japon, aux Etats européens, mais pas aux pays en développement. En 2002, le sommet de Johannesburg identifie, pays par pays, des stratégies à mettre en œuvre, mais celles-ci resteront très générales, comme pour le Sénégal et la Guinée-Bissau.

Dès lors, la prise en compte de l'environnement est de plus en plus courante dans les projets et programmes de développement urbain. Certaines villes, qui brillent par leurs réalisations environnementales, sont nommées des villes vertes, alors que d'autres villes sont minées par la pollution qu'elles engendrent. Des recommandations ont donc été élaborées pour les villes souhaitant diminuer leur impact environnemental. Pour ce faire, les caractéristiques d'une ville verte ont été décortiquées et différentes approches de développement urbain ont été analysées, de même que les certifications existantes en matière de développement urbain[684].

C'est ainsi qu'une recherche a été faite pour rassembler des exemples de réussite en matière environnementale qui pourraient être transposables aux deux cas d'étude, au niveau de la mobilité et du transport, des infrastructures, de l'occupation du sol, de l'assainissement, de la gestion de l'eau, etc. C'est dans ce sens que vont être formulées ces recommandations pour une ville durable à Bissau et à Ziguinchor.

Eu égard à la fois aux différentes informations recueillies sur le terrain, des entretiens qui ont étaient menés et des notes relevées sur l'ensemble de la bibliographie parcourue et présenté essentiellement dans la troisième et quatrième partie, il est possible de déterminer les voies à suivre pour être dans le moule du développement durable à Bissau ou à Ziguinchor. Ces recommandations sont basées à la fois sur des différentes villes analysées, mais aussi sur les approches de développement urbain durable et les certifications possibles.

---

[683] Pinel, (A), *« Lorsque le Sud innove en matière durable. Le projet de transport en commun d'Amman », Environnement Urbain*, volume 7, 2013, pp. 31-42.

[684] Mallet, (J), Les villes vertes : analyse de leurs réalisations et proposition de recommandations pour leur développement, Essai présenté au Centre universitaire de Formation en Environnement en vue de l'obtention du grade de Maître en environnement, Université de Sherbrooke, Québec, 2012, p. 1.

1. Dans la production et la gestion des d'ordure

La production d'ordures est un problème qui touche toutes les villes. La croissance démographique galopante dans les villes africaines et la multiplication des zones d'habitations spontanées rendent le problème de la gestion des ordures et de l'assainissement urbain en général particulièrement complexe[685]. Ces difficultés sont également notées dans nos deux cas d'étude. Mais il est possible aujourd'hui en s'inspirant d'expériences de réussite ailleurs comme en France ou au Rwanda de réduire considérablement l'impact environnemental des ordures à Bissau et à Ziguinchor par la mise en place d'actions visant à diminuer la quantité de déchets générés. Parmi ces actions, on peut citer entre autres : la réduction des déchets en misant sur le changement des modes de vie et de consommations, la vulgarisation sur les bonnes pratiques, le tri, le recyclage ou le compostage.

La réduction des déchets ultimes qui ne peuvent être recyclés ni valorisés pose le plus grand problème à Bissau et à Ziguinchor, car leur entreposage nécessite une superficie qui n'est pas disponible. Ces deux villes souffrent d'une extension urbaine sans précédent dû à leur croissance démographique. L'emplacement de Ziguinchor et de Bissau fait qu'elles ne peuvent plus s'étendre. A force de s'agrandir vers la périphérie, elles ont pratiquement épuisé leur assiette foncière et ne disposent plus dans l'espace communal un site pouvant faire office de dépôt d'ordures. Certaines villes comme Zurich et San Francisco, qui performent très bien dans la gestion des matières résiduelles, ont réussi à faire diminuer considérablement la quantité totale de déchets produits grâce à l'implantation du principe de pollueur-payeur.

Le Sénégal dispose déjà d'un certain nombre d'arsenal juridique et réglementaire dans la gestion des ordures qui devraient être appliquées dans toute leur rigueur. Il s'agit de la loi sur la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM)[686] qui est une taxe prélevée pour financer la collecte des déchets. La taxe est établie d'après la valeur locative des immeubles servant de base à la contribution foncière. Le taux maximum de la taxe est fixé à : 3,6 % pour la commune de Dakar et de 3 % pour les autres communes du Sénégal comme celle de Ziguinchor. Et de la loi relative à l'interdiction de la production, de l'importation, de la détention, de la distribution, de l'utilisation de sachets plastiques de faible micronnage et à la gestion rationnelle des déchets plastiques[687]. L'application avec beaucoup plus de rigueur de ces lois en plus d'autres amandes supplémentaires pourraient amener les populations à revoir leurs mauvaises pratiques ainsi que leurs modes de vie et

[685] Blunier, (P), La collecte et le transport mécanisés des boues de vidange dans la ville de Ouahigouya (Burkina Faso) analyse du marché et proposition de réorganisation des flux financiers, Travail pratique de diplôme, Section Sciences et ingénierie de l'environnement, 2004, p. 1.

[686] La taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) est la contrepartie d'une prestation de service rendue par les services communaux aux propriétaires immobiliers, collectée par le Trésor au profit des communes.

[687] Loi n° 2015-09 du 04 Mai 2015.

de consommations. Dans un souci d'économie, les citoyens sont propices à porter à leur consommation et leur production d'ordures.

Pour une meilleure protection de l'environnement, la Guinée-Bissau devrait s'y mettre afin de mieux gérer la production d'ordures. Cela est d'autant plus urgent, car la seule déchèterie de la ville le seul recours aux autorités compétentes est l'incinération. Le recyclage devrait être développé dans ces deux villes à cause du manque d'espace pour abriter des déchetteries.

La mise en décharge directe des déchets notamment fermentables à Bissau et à Ziguinchor (déchets ou matières fermentables ou fermentescibles, des composés organiques biodégradables) pose un certains nombres de problèmes. Les matières fermentables concentrées en un même lieu a des impacts sur le milieu ambiant. Parmi les impacts décriés, nous pouvons citer : l'impact sur la qualité des eaux après enfouissement non contrôlé des matières organiques ; les nuisances du fait d'odeurs putrides, notamment lors du stockage des ordures ménagères.

Soulignons que les difficultés de gestion des décharges contrôlées proviennent essentiellement de l'émission du biogaz et, entre autres, des pollutions des nappes phréatiques générées du fait d'une mauvaise implantation de celles-ci, ou d'une implantation sans au préalable une étude d'impact environnemental. Cette situation cause des nuisances sanitaires notamment à Bissau où la plus grande majorité de la population ne dispose pas de branchement d'eau douce exploité par la société EAGB et s'alimente exclusivement avec les puits. La proximité de la décharge finale avec les zones d'habitation (5 km seulement) fait que les populations riveraines sont les plus exposées à des problèmes de santé publique.

C'est pourquoi, il est souhaitable de mettre l'accent sur d'autres méthodes de traitement des déchets telles que l'incinération en vue de produire l'électricité par combustion, le compostage, la création du Centre d'Enfouissement Technique (CET). La gestion des déchets pour être efficace et écologiquement rationnelle doit s'appuyer sur une approche holistique adossée à une stratégie intégrée de gestion des déchets qui viendrait accompagner le CET. Chose qui est prévue dans le Plan Directeur d'Assainissement de la ville de Ziguinchor, mais qui n'est pas encore en cours de réalisation. Cette idée de création de CET devrait être suivie par les autorités bissau-guinéennes en particulier dans la capitale Bissau pour une gestion durable des ordures qui par ailleurs étouffent la ville et plus spécifiquement dans les quartiers périphériques de la décharge de Antula Bono où se trouve la décharge finale. Une telle stratégie engloberait plusieurs méthodes se complétant mutuellement et allant des méthodes de production importantes aux techniques d'élimination en passant par les modes de consommation.

Le compostage était pratiqué dans l'Antiquité. Depuis des milliers d'années, les Chinois ont récupéré et composté toutes les matières de leurs jardins, de leurs champs et de leurs maisons, ainsi que les matières fécales. Au Proche-Orient, aux portes de Jérusalem, il y avait des lieux appropriés

pour recueillir des déchets urbains. Certains résidus étaient brûlés et les autres compostés. Le compostage est un processus microbiologique aérobie de décomposition et de synthèse de la matière organique ; son principal ennemi, et très sérieux inconvénient, étant le plastique. Ces transformations sont dues aux bactéries, aux actinomycètes et aux champignons que renferment les déchets. En France, les premiers essais de compostage industriel des ordures ménagères ont été effectués par le professeur Beccari en 1912 dans le Sud-Est.

Depuis cette période, différents procédés et améliorations techniques ont pu être proposés. La finalité pour cette stratégie sera de prévenir le maximum possible la production de déchets par la généralisation du principe des 3 R : la Réduction de la production de déchets, le Recyclage et la Récupération des déchets avant leur élimination par des méthodes écologiquement rationnelles. En effet, les CET sont d'une capacité limitée et ne peuvent pas indéfiniment accueillir des déchets d'où la nécessité d'enfouir que la portion la plus petite possible des déchets produits dans la ville. La prévention regroupe toutes les actions visant à réduire la quantité et la nocivité des ordures.

Au niveau de la collectivité locale à Bissau ou à Ziguinchor, il s'agit de promouvoir l'utilisation de biens ou de produits plus respectueux de l'environnement, c'est-à-dire recyclables ou réutilisables, moins toxiques et moins générateurs de déchets d'emballages. On peut élargir le concept aux opérateurs qui proposent, avec une plus grande valeur ajoutée environnementale, une alternative au service public de collecte et de traitement des déchets ménagers et assimilés, et donc une réduction dans ces conditions du flux de déchets à la décharge de la collectivité. La réduction de la production des ordures signifie l'évitement dans les processus de production et de consommation.

Cela passe par exemple dans le secteur industriel par : la maximisation de la productivité des inputs (réduction des consommations intermédiaires et donc des ordures produits), l'utilisation de matériaux renouvelables dont l'extraction et l'exploitation se font d'une manière qui maintient la viabilité des écosystèmes et des communautés humaines, ou, dans le cas de ressources non-renouvelables, l'utilisation par recyclage des matériaux déjà extraits et l'imitation ces cycles naturels où tous les déchets constituent une ressource pour d'autres organismes. Cela a été réalisé par des brasseries implantées aux îles Fidji, en Tanzanie, en Chine et en Namibie. Les brasseries produisent un déchet solide. Des champignons peuvent être cultivés sur ce résidu, cela permet de transformer la lignine en carbohydrates de haute qualité pouvant nourrir le bétail local. Des vers de terre sont ensuite cultivés et permettent ainsi d'absorber la masse de déchets restant et de nourrir un élevage local de poules. Les déchets animaux sont ensuite méthanisés et fournissent ainsi de l'énergie pour le fonctionnement de la brasserie. Ainsi, la boucle est bouclée.

Pour les ménages, la réduction des déchets passe par les changements dans les comportements et le mode de vie et de consommation. Les populations à Bissau et à Ziguinchor s'adonnent à de mauvaises pratiques sans s'interroger sur la pertinence de leurs actes. On ne s'interroge pas sur la

nécessité lors de nos achats sur le fait que si le produit acheté correspond à un besoin véritable et qu'elle quantité de ce bien nous avons réellement besoin. De nombreux produits que nous achetons souvent ne sont probablement pas nécessaires. S'ils sont nécessaires, nous en achetons plus qu'il n'en faut pas. Avant tout achat de produit, nous devons nous poser la question de savoir si nous avons réellement besoin de ce produit et en quelle quantité. Ce principe revêt une importance particulière pour les villes du Tiers-monde comme celle de Bissau et de Ziguinchor où les populations qui ont des difficultés pour satisfaire tous leurs besoins pourraient consacrer leurs revenus à l'acquisition des biens qui leurs sont plus essentiels.

Pour le compostage, tous les produits qui ne constituent pas la fraction organique fermentescible sont des indésirables, même s'ils possèdent une valeur intrinsèque comme les métaux ou les verres. Les matières plastiques posent de gros problèmes dans tous les pays, car leur proportion en masse augmente constamment. Leur incinération est une source majeure de pollution atmosphérique due au dégagement des composés chlorés et autres polluants gazeux. Il faut éviter lors de nos achats tous les comportements inutiles qui nous font produire beaucoup de déchets. Les produits que nous achetons sont inutilement sur-emballés malgré qu'il existe dans certains pays comme au Sénégal par exemple des lois contre l'utilisation des sachets plastiques qui servent d'emballage dans les commerces.

Dans sa correspondance du 12 août 2015, le Directeur du Cabinet du Ministre de l'Environnement et du Développement Durable du Sénégal s'adressait au Ministre de l'Economie, des Finances et du Plan en ces termes *« Je voudrais porter à votre connaissance que la loi relative à l'interdiction de la production, de l'importation, de la détention, de la distribution, de l'utilisation de sachets plastiques de faible micronnage et à la gestion rationnelle des déchets plastiques, adoptée le 21 avril 2015, a été promulguée le 4 mai 2015 et publiée au Journal officiel de la République du Sénégal du 4 juillet 2015. Conformément à son article 17, la loi entrera en vigueur à la fin du sixième mois à compter de sa publication au Journal officiel, soit le 4 janvier 2016 »*.

L'absence de contrôle et surtout dans les marchés et centres commerciaux fait que cette loi ne s'applique pas dans toute sa rigueur. Il n'y a pas d'alternatives suffisamment misent en œuvre pour permettre de pallier cette mesure. L'application de cette loi pourrait être un début de solution à la problématique des déchets à Ziguinchor, car une part importante des déchets de la ville est constituée d'emballages surtout en plastiques. Il en est de même pour Bissau. Ces villes produisent de grandes quantités d'emballages qui passent chaque année entre les mains des populations pour rapidement devenir des déchets. Les populations doivent y remédier et pour cela, avoir des comportements de prévention de la production d'ordures.

La réutilisation des déchets distingue deux grandes voies de réorientation en fin d'usage, permettant d'éviter l'abandon, donc l'apparition de déchets : les échanges locaux entre particuliers,

tels brocantes, bourses, dépôts-ventes, etc. et les dispositifs de détournement des flux d'ordures, comme les Recycleries, où sont réparés toutes sortes d'objets, qui sont ensuite revendus. On peut également, dans la mesure du possible, ramener les récipients dans les commerces qui s'y prêtent. Pour tout achat, il faudrait opter pour les produits qui sont durables et réutilisables, l'ère du jetable doit faire place à l'ère du réutilisable et du ''re-remplissable'' par le biais de la consigne et de la vente en vrac. Enfin, il y a le recyclage qui constitue le dernier volet de cette politique de prévention même s'il ne rentre pas, à proprement parler, dans le cadre d'une opération de prévention. Le recyclage intervient une fois que le déchet est créé et ne permet pas de l'éviter. Il a le mérite d'économiser des matières premières. Il est donc nécessaire et utile de trier les ordures.

Le recyclage ne doit pas être considéré comme la solution miracle et nous faire perdre de vue la nécessité de modifier nos modes de vie et de consommation. Le recyclage reste un procédé industriel nécessitant de l'énergie et générant des pollutions et du transport (camion d'ordures). De plus, le cycle n'est pas infini, de nombreux produits, particulièrement ceux en matière plastique, ne pourront être recyclés qu'une seule fois, ainsi, un emballage ne redeviendra pas un emballage, mais servira à autre chose. Malgré l'importance du recyclage, il ne constitue pas aussi une solution miracle, car il comporte des limites dans la mesure où il ne s'occupe que des ordures en fin de course. Ce qui n'est pas suffisant pour la résolution du problème.

Les collectivités et les citoyens ne peuvent pas résoudre à eux seuls le problème des déchets. Ce sont les industries qui doivent arrêter de produire des produits recyclables. Et au lieu d'assumer la tâche de se débarrasser des déchets, nous devons repenser les processus de fabrication afin de ne plus en produire. Il faut évoluer vers des systèmes de production (industrielle) propres, car nombre de substances très nocives à l'environnement sont aujourd'hui répandues dans la nature par le biais des biens produits et consommés dans la société contemporaine. Dans une politique de gestion des ordures plus durable, il faut faire peser tout ou une partie de cette responsabilité financière sur le producteur qui contrairement au citoyen peut choisir de minimiser les emballages ou de pratiquer l'éco-conception. On parle de Responsabilité Énergique du Producteur (REP).

Enfin, toutes ces mesures ne pourraient être envisagées qu'en adoptant une gestion efficace et écologiquement rationnelle des ordures dans les villes de Bissau et de Ziguinchor. Pour se faire, il est nécessaire de promouvoir la prévention de la production des déchets avant d'envisager un système d'élimination.

Pour la réussite de ces stratégies de prévention, il est indispensable de mener et renforcer à Bissau et à Ziguinchor les actions suivantes :

la mise en place d'un système de gestion déléguée pour le nettoiement des voies et places publiques, la collecte et l'élimination des déchets dans les places publiques ; renforcer en moyen les ASC, les délégués de quartier et les Groupements de femmes dans les quartiers pour une participation plus

active et engagée dans la gestion des ordures ; la mise en place d'un système de collecte et d'acheminement des déchets vers les centres de valorisation et de traitement qu'il faudrait créer ; la dotation de poubelles individuelles aux ménages dans le cadre d'un programme global de sensibilisation et d'information des populations ; l'implantation de déchetteries aménagées et intégrées dans les quartiers, dans le cadre d'une approche concertée avec les populations ; l'aménagement d'un CET avec une unité de valorisation des déchets ; la promotion des opérations de propreté impliquant les populations, et le secteur privé local dans le cadre d'une démarche concertée de gestion de l'environnement et du cadre de vie ; privilégier les initiatives communautaires pour la valorisation des déchets par le biais de petites unités ; sensibiliser les ménages sur la nécessité du paiement de la TEOM pour la couverture des coûts de gestion des déchets.

A Ziguinchor et à Bissau, comme dans la plupart des grandes villes africaines, il y a la présence de dépotoirs sauvages. Ces derniers augmentent les risques de prolifération de mouches, mais surtout de moustiques vecteurs de maladies telles que le choléra et le paludisme qui continuent encore de faire des ravages en Afrique. Les dépotoirs sauvages participent à la dégradation de l'esthétique des villes subsahariennes, les rendant moins attractives pour le tourisme.

En instaurant un programme de tri sélectif, nous pourrions remédier à ce problème. Ainsi, un vaste programme de valorisation des déchets organiques et métalliques pourrait être la solution idoine. Ziguinchor et Bissau sont des villes se trouvant dans des régions où l'agriculture constitue le premier secteur économique. L'introduction du compost issu des déchets organiques des deux villes, est à la fois une solution du problématique des déchets, mais est entre autres une alternative aux intrants chimiques utilisés dans les champs, mais également une source d'emploi et donc de revenus pour l'ensemble des actifs évoluant dans le secteur du compostage.

L'autre type de déchets que nous proposons de recycler est le métal (le fer et l'aluminium). Ces déchets sont solides et ne se dégradent pas facilement dans la nature. Heureusement qu'il y a déjà des filières à Dakar qui les utilisent dans la métallurgie pour en extraire des produits dérivés tels que les marmites, et les fourneaux pour ne citer que ceux-là. Là également, l'instauration du programme de recyclage règle aussi bien des problèmes d'hygiène et de santé publique, mais vient aider les acteurs du secteur à avoir une activité génératrice de revenus. Comme quoi un programme de tri sélectif des déchets organiques et métalliques dans les villes de Bissau et de Ziguinchor aideraient à améliorer le cadre de vie des populations tout en leur offrant des revenus supplémentaires, et tout ceci, dans le respect de leur environnement, ce qui semble correspondre aux trois axes qui constituent la base du développement durable.

La situation de la salubrité publique et de la gestion des ordures urbaines, à Bissau et à Ziguinchor laisse à désirer. Cette situation de gestion des déchets solides urbains reflète la crise de la croissance démographique que connaissent les deux villes, comme dans toutes les autres grandes

villes en Afrique subsaharienne. La transposition de modèles occidentaux de gestion urbaine, notamment en ce qui concerne la collecte des ordures ménagères, n'a fait qu'accentuer le problème de dégradation de l'environnement urbain et de la cohésion sociale, augmentant chaque jour l'écart entre riches et pauvres. En dehors des localités disposant d'un service de collecte d'ordures et d'une décharge souvent non contrôlée, les décharges sauvages ou anarchiques, les bacs à ordures débordés et les tas d'immondices, véritables nids de culture bactérienne, marquent le paysage de Bissau et de Ziguinchor dans une atmosphère pestilentielle ou nauséabonde.

Malgré les efforts consentis par les autorités locales, la couverture de la collecte des ordures est très faible, d'autant que l'état défectueux de certains axes de communication laisse à désirer, et ne permet pas la collecte dans certains quartiers, notamment en période d'hivernage. Les problèmes restent donc entiers dans la collecte, le transport et l'acheminement des ordures vers la décharge finale à Bissau et à Ziguinchor. Il y a toujours des carences dans le système de collecte et de traitement des ordures, et l'absence de centre d'enfouissement technique ainsi que la prolifération de décharges sauvages non contrôlées aggrave le problème. Cette situation pose de sérieux problèmes de santé publique et de protection de l'environnement comme nous l'avons déjà dit plus haut, car aucune précaution n'est prise pour l'imperméabilisation des fonds, le recouvrement des déchets. Il s' y ajoute que les sites de décharge ne sont pas entretenus, ce qui constitue un réel danger pour les populations qui espèrent récupérer des objets utilisables ou commercialisables. Les animaux errants (vaches, moutons, chiens, cochons, etc.) se promènent sur ces décharges à la recherche de nourriture, alors que les déchets vagabonds sont dispersés par le vent jusque dans les maisons riveraines.

Il faut aussi noter qu'il n'existe pas de système de collecte efficiente ou de traitement sélectif, ni au niveau des ménages, ni au niveau des industries et autres activités économiques. Tous les déchets sont mis en décharge en même temps, sans précautions particulières. Et de temps en temps, on procède à l'incinération pour dégrossir et mieux répartir les déchets sur la surface servant de dépotoir. Parfois aussi, du fait de leur pouvoir calorifique, on assiste à une auto-combustion des ordures.

Il faut envisager des solutions idoines extensibles aux deux villes, car le problème des déchets se trouve dans la définition claire du rôle de chaque acteur concerné par ce phénomène. Trois mesures essentielles doivent être préconisées : responsabiliser les communes, organiser et promouvoir les initiatives des communautés de base et promouvoir le secteur privé dans la gestion des déchets. L'engagement et la participation citoyenne peuvent stimuler l'action de chacun dans le processus de changement comportemental et semblent être la stratégie qu'il faut pour une meilleure gestion du phénomène. Elle nécessite de mettre en cohérence les efforts de tous : populations, chefs coutumiers, chefs de quartiers, délégués de quartier, associations des femmes (GIE ; GPF), associations sportives et culturelles (ASC), acteurs de développement du privé (ONG), institutions municipales, institutions étatiques, bailleurs de fonds, etc. C'est la synergie des actions et stratégie

qui deviendra un outil méthodologique de mobilisation de tous et de clarification pour l'action de chacun. Celle-ci doit s'appuyer sur la participation de tous pour une meilleure efficacité du système, la pérenniser et garantir son efficience.

A travers la gestion des déchets solides urbains, il sera ainsi envisagé la nécessité d'instaurer une participation et une appropriation par des populations à la base de cette problématique à travers notamment le processus de développement communautaire qui intègre :

- la valorisation des déchets solides urbains pour la création d'emplois dans l'économie populaire urbaine ;
- le recyclage de certains déchets par et pour l'artisanat et les ménages ;
- l'amélioration des outils de collecte, de fouille et du tri des ordures bien avant leur acheminement vers des dépotoirs et décharges afin de mieux valoriser et structurer les filières ;
- la participation à la gestion locale moyennant des technologies alternatives de valorisation ou d'élimination des déchets, etc., semble prouver qu'autour de ces actions individuelles et collectives, se développe une réflexion critique, concernant la réalité quotidienne urbaine.

Ces exemples, qui constituent des alternatives potentielles à la crise de la gestion urbaine, ne sont pas encadrés ou encouragés par les autorités locales, ce qui aurait permis de réaliser des évaluations plus précises sur la question des ordures.

2. Opter pour une approche synergique et participative comme résilience aux inondations

Les inondations sont un problème qui ne sera pas résolu à Bissau ou à Ziguinchor avec seulement les ressources financières, ou des programmes de secours d'urgence. C'est en synergie qu'il faut déterminer comment agir. Inscrire cette démarche dans la durabilité demande de l'intégrer au sein des institutions, tout en impliquant les populations. Les municipalités doivent intégrer les populations dans le processus de prise de décision afin que les démarches entreprises puissent avoir les effets escomptés. Aussi faut-il faire comprendre aux populations que pour limiter les inondations les marécages sont des alliés[688]. A leur niveau et avec leurs moyens les populations peuvent augmenter leur résilience. Cette prise de conscience passe par leur sensibilisation et leur participation effective.

La prévention et l'information qui passent par la sensibilisation du public au travers de divers médias est souhaitée. Communiquer auprès du plus grand nombre pour appréhender et anticiper les périodes à risque (juillet, août et septembre) notamment dans les quartiers les plus exposés à Bissau et à Ziguinchor est vivement recommandé pour prévenir d'éventuelles mésaventures. Les bonnes

[688]Alioune Badara Diouck, maire de Djidah Thiaroye Kao, à Dakar, http://www.dailymotion.com/video/xag6oa_interview-maire-diouck_news,2009.

pratiques pourraient aussi être diffusées dans les programmes scolaires et à travers l'éducation des enfants.

En plus de la sensibilisation, les concertations dans le cadre de réunions d'informations publiques entre les autorités qui gèrent ce problème et les populations des quartiers les plus vulnérables ainsi que la participation de ces derniers dans la prévention des risques sont essentielles. Le succès des mesures d'adaptation repose sur les pratiques et dépend des vulnérabilités locales. C'est avec les ménages et les communautés locales qu'il est important d'élaborer la planification des actions d'adaptation face aux inondations. Il est donc essentiel d'encourager la participation des populations locales dans la gestion et l'aménagement de leur milieu afin de créer une implication pérenne de celles-ci. Par ailleurs, elles doivent s'approprier des bonnes pratiques et s'orienter avec conviction vers l'accomplissement de projets communs bénéfiques pour tous.

L'implication de la société civile et la gestion participative sont nécessaires. Non seulement ces démarches de gestion permettent de renforcer l'échange, la collaboration et la solidarité au sein de la population, mais aussi d'assurer une meilleure diffusion et promotion des bonnes pratiques. L'Etat et les municipalités doivent donc travailler de concert avec les populations, car ce sont elles qui connaissent les zones inondées et les voies de circulation des eaux. Les populations sont donc des acteurs clé de la gestion à une échelle plus réduite des inondations. La répartition des tâches pour la maîtrise de l'écoulement de l'eau devient plus facile. Mais tout cela doit avoir comme soubassement un langage de vérité et une volonté politique de la part des autorités envers les populations. Les autorités étatiques et municipales doivent avoir le courage de procéder à des restructurations des quartiers susceptibles d'être inondés et ceux qui habitent dans les bas-fonds doivent être relogés pour une solution durable.

La relocalisation des populations vivant dans les bas-fonds pourrait permettre de reconstituer les lits naturels de ces eaux. Cette reconstitution en la valorisant permettrait le développement de certaines activités comme la pisciculture. La reprise des fortes pluies qui sont à l'origine des inondations à Bissau ou à Ziguinchor au lieu d'être un handicap peut être source de développement local dans les quartiers concernés. Dans le cadre de la reconstruction des écosystèmes humides comme les bas-fonds qui sont des réceptacles naturels des eaux de pluies des bassins de rétentions pourraient être construits pour permettre aux populations riveraines de pratiquer la pisciculture et d'en tirer un profil. Cette possibilité devrait être soutenue par les pouvoirs publics, ça entre dans la logique de revalorisation des eaux usées dans des villes où la prise en charge de ces eaux est un véritable casse-tête. Il suffit juste de mener une bonne politique de sensibilisation et d'informations par rapport aux avantages que les populations pourraient tirer de la reprise de la pluviométrie au niveau de ces réceptacles naturels.

3. Dans le secteur de la mobilité et des transports

Confrontées à une forte croissance de leur population, les villes africaines doivent faire le choix du développement durable. Déjà surpeuplées aujourd'hui avec près de 500 millions d'habitants, les villes africaines en hébergeront 1 milliard en 2040. Un Africain sur deux vivra en ville. Un phénomène d'une ampleur historique, qui engage une bonne part de l'avenir du continent et va nécessiter une gestion urbaine préservant l'environnement dans des villes où se multiplient bidonvilles, décharges sauvages et embouteillages gigantesques[689]. Le développement durable est donc la seule alternative possible pour les villes africaines pour ne pas répéter les erreurs des villes européennes et des pays émergents. C'est pour cette raison que les autorités en charge de l'aménagement du territoire dans ces villes en général, à Bissau et à Ziguinchor en particulier doivent mener des politiques futuristes réfléchit en intégrant la question des mobilités et des transports au cœur des projets et programmes d'aménagement de ces villes.

D'après les résultats obtenus sur le terrain, les recommandations et solutions préconisées ici dans ce secteur cadrent avec la vision des décideurs en charge des transports urbains au Sénégal et en Guinée-Bissau. Une ville verte devrait mettre en effet l'accent sur les transports en commun et les infrastructures de transports actifs avant les infrastructures routières. La création de quartiers conviviaux pour les piétons et l'accessibilité à plusieurs modes de transports fait d'ailleurs partie des principes poursuivis par le Smart Growth et le Nouvel Urbanisme pour le développement d'une ville verte[690]. C'est pourquoi la création d'infrastructures de transport urbain, la réhabilitation des axes principaux et secondaires, mais aussi le renouvellement et l'augmentation du parc des véhicules servant au transport collectif de personnes sont des solutions préconisés ici et sur lesquelles il faut concentrer les efforts pour répondre à une demande de transport de plus en plus croissante dans nos deux cas d'étude. Ces points sont des composantes essentielles du Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU) à Ziguinchor par exemple. Néanmoins, il faut souligner que dans le PAMU, il s'agit plutôt d'un renouvellement et non d'une augmentation du parc. Selon des responsables du programme, le nombre de nouveaux véhicules acquis correspond à celui des vieux cars *« Ndiagua Ndiaye »* retirés de la circulation.

Actuellement, la DTT (Direction des Transports Terrestres) de Ziguinchor a suspendu la délivrance des licences de cars urbains afin d'infléchir la tendance à l'accroissement du parc automobile. Ce qui est à saluer et à encourager. Le respect du code de la route et la mise en application de mesures coercitives pour sa meilleure prise en considération sont également souhaités.

[689] Jean-Pierre Elong Mbassi, secrétaire général de l'association panafricaine de collectivités locales (CGLU), Sommet de l'Africités Marrakech, 2018.
[690] Mallet, (J), *op.cit.*, p. 87.

L'indiscipline notée au niveau des comportements des conducteurs est aussi un facteur non-négligeable à prendre en compte dans le système de transport à Bissau et à Ziguinchor. C'est pour cette raison qu'au Sénégal les permis à point ont été mis en place pour remplacer les anciens permis de conduire. Cela permet non seulement de contrôler la façon dont les permis sont délivrés (certains ont eu leur permis sans passer par l'auto-école moyennant une somme pour corrompre certains responsables), mais aussi de renforcer la formation pour réduire au mieux le taux des accidents de la route qui ne cesse de faire des victimes.

L'amélioration de la couverture de la desserte, la disponibilité, la fréquence et l'accessibilité des transports collectifs sont primordiales pour un taux d'utilisation significatif. Cet aspect fait d'ailleurs partie des critères des certifications Building Research Establishment Environmental Assessment Method (BREAM)[691]. Le développement des transports en commun est vivement recommandé dans les villes comme Bissau ou Ziguinchor. Plusieurs moyens de transport peuvent être implantés. L'autobus est certainement le plus fréquent, et constitue la meilleure dans des villes où les moyens de transport font défaut. Un bon système de transport donc passe par une bonne accessibilité avec des routes principales et secondaires praticables, une augmentation des lignes, un rééquilibrage du réseau, une bonne prise en charge des besoins de transport des usagers des différents quartiers.

Pour la fluidité du trafic, une meilleure planification des travaux routiers et une réduction de leur durée sont préconisées. Des efforts considérables dans le sens de la restructuration, de réaménagement, de la réhabilitation ou même de relogement sont également attendus de la part des autorités dans beaucoup de quartiers périphériques comme Bairro Militar, Quelélé, Cuntum à Bissau et Tilène, Kandialang, Néma II à Ziguinchor entre autres. Il faut y ajouter un dégagement des trottoirs et surtout la chaussée très souvent occupée par les marchands ambulants, les piétons, les vendeurs à la sauvette. La circulation et le stationnement des poids lourds, des véhicules hippomobiles (pousse-pousse, charrettes, etc.) en sont d'autres maux.

Les difficultés notées dans la gestion des carrefours sont souvent évoquées par les usagers. Elles restent liées le plus souvent à des défaillances de signalisation de la circulation. La plupart des carrefours à Bissau ainsi qu'à Ziguinchor sont dépourvus de feux de signalisation. Et pour ceux qui en disposent, la crise énergétique rend difficile leur fonctionnement. A cela s'ajoute non seulement un déficit des agents en charge de la régulation de la circulation mais aussi leur niveau de corruption décrié par les usagers de la route. Des mouvements de grèves générales organisées par les syndicats des transporteurs sont souvent notés à Bissau pour décrier cette situation. Les pratiques telles que l'argent dissimulé dans les pièces des véhicules lors des contrôles est très fréquent. En cas

[691] *Ibidem*.

d'infraction, le chauffeur peut voir son permis lui être retiré par l'agent de circulation moyennant une somme parfois en dessous de celle fixée pour la contravention.

On peut observer cette pratique même en l'absence d'infraction, souvent la rétention de permis se fait de façon gratuite par l'agent de la circulation, et cela, dans le but de recevoir de l'argent. Des prétextes sont souvent utilisés pour justifier ce comportement. Ces pratiques sont à bannir chez les agents de police de la circulation.

Cette pratique se fait à divers degrés dans les deux villes. Les réalités économiques n'étant pas les mêmes, les niveaux de corruption qui en découlent notamment auprès des policiers qui s'occupent de la circulation se fait à différentes échelles. Le niveau de précarité noté chez les policiers bissau-guinéens est plus prononcé par rapport à leur collègue sénégalais. Des retards de salaire pouvant aller jusqu'à plus de cinq mois voire plus sont source de corruptions de ces agents de la circulation à Bissau. Ce qui n'est pas le cas à Ziguinchor. Ayant des besoins et des familles à nourrir, tous les moyens sont bons pour se remplir les poches chez les policiers bissau-guinéens agents de la circulation faute de salaire régulièrement versé. Les prétextes qui sont assez souvent avancés sont en effet la précarité des conditions de vie et de travail des policiers.

Le renforcement des capacités des chauffeurs et receveurs du GIE AFTU par des séminaires de formation est souhaitable pour répondre au manque de professionnalisme du secteur des transports collectifs urbains à Ziguinchor. Malgré le nombre assez élevé de chauffeurs et de receveurs formés dans le cadre du programme de renforcement des capacités piloté par le CETUD, leur utilisation dans le secteur reste en deçà des attentes. Pour ce qui concerne l'AFTU, une étude récente montre un sous-emploi des personnes formées dans le cadre du PAMU. Plus de 55 % des receveurs et de 41 % des chauffeurs actuellement en service dans les Minibus ne sont pas formés. Cette situation laisse penser que le contrat liant les opérateurs et les autorités en charge des transports urbains n'a pas été respecté dans la mesure où la formation des employés est une des conditions d'obtention de nouveaux bus. Au départ, les opérateurs respectent la condition en envoyant leur personnel en formation pour acquérir des bus, mais quelques temps après l'utilisation des chauffeurs et receveurs formés diminue. Ces derniers sont vite remplacés par des employés non formés.

D'autres mesures comme le désengorgement de la ville, la mise en place d'un plan de circulation limitant la circulation des voitures personnelles et la création d'aires de stationnement en dehors du centre-ville sont préconisés.

A Bissau et à Ziguinchor, le stationnement est mal géré. Le stationnement étant un levier important de la mobilité urbaine, cette situation n'a pas manqué de poser des problèmes de gestion des recettes. Des études de cas ont montré que pour qu'un centre-ville soit accessible, il faut préserver le stationnement des résidents et des visiteurs et dissuader le stationnement des pendulaires au cœur de la ville en proposant des solutions alternatives. Le stationnement de longue durée n'est pas

prioritaire en ville. Les solutions proposées sont variées allant de l'instauration d'une tarification dissuasive (taxation en fonction de la durée du stationnement) à des mesures plus radicales par la création d'aires de stationnement en dehors de la ville centre, le long des grands axes.

L'aménagement de pôles d'échanges multimodaux est aussi une des mesures d'accompagnement de cette politique de stationnement. A priori, il faudrait penser à soutenir le développement des transports collectifs en les rendant plus attractifs par une amélioration de la qualité du service offert (accessibilité, fréquences, vitesses commerciales, confort, sécurité, etc.). Le développement d'autres modes de transports non motorisés est aussi souhaitable (la marche, le vélo).

Il est fondamental de formuler une vision claire et globale d'une mobilité durable et des systèmes de transport performants dans les villes de Bissau et de Ziguinchor, de façon à faire bénéficier tous les habitants d'un accès satisfaisant aux services essentiels et leur offrir des opportunités, facteurs fondamentaux d'une condition de vie décente. Les qualités essentielles que doivent avoir les principaux éléments du système de transport urbain à Bissau ainsi qu'à Ziguinchor pour un système de transport et de mobilité durable :

- les usagers et les acteurs économiques bénéficient tous d'un accès universel à un système de transport efficient d'un coût abordable, connaissent leurs droits et obligations lorsqu'ils utilisent l'espace public, sont conscients des risques et des conséquences de leurs déplacements, y compris ceux liés à la santé publique et à l'environnement, et ont la possibilité de contribuer au développement du système de transport ;

- le territoire urbain est aménagé pour accroître l'accessibilité, la qualité de vie, la compétitivité économique et l'intégration sociale, tout en préservant les ressources naturelles. Les formes urbaines et l'usage des sols réduisent les déplacements personnels et ceux de nature commerciale, ainsi que les distances et tous les coûts associés aux infrastructures et aux services de transport ;

- l'espace public alloué à la mobilité est équitablement réparti entre chaque mode de transport, en s'attachant aux piétons et aux transports publics. A Ziguinchor, une part suffisante de l'espace public est réservée pour l'augmentation prévisible des volumes de trafic de tous les modes de transport, et des besoins de stationnement ce qui n'est pas le cas pour Bissau ;

- les infrastructures de transport (routes, rues, infrastructures exclusivement réservées aux bus, voies navigables, etc.) permettent des déplacements sûrs et efficients (continuité et fluidité), tout en préservant le cadre de vie environnant. Les infrastructures de transports sont résilientes face au changement climatique ;

- les services de transport sont efficients et financièrement viables, et donnent à tous les citoyens, en particuliers aux plus vulnérables, accès à l'ensemble du territoire urbanisé ;

- les véhicules propres et sûrs se caractérisent par une faible consommation d'énergie et de faibles émissions de carbone, et réduisent les risques liés à la sécurité routière pour leurs occupants et tous les autres usagers. Tous les éléments mentionnés ci-dessus augmentent autant que possible les effets positifs économiques et sociaux tout en réduisant au minimum les effets délétères sur l'environnement grâce à des interventions cohérentes, efficientes, éclairées et bien financées, et à une régulation assurée par des institutions publiques compétentes et responsables, au service de l'intérêt général.

Pour réaliser cette vision, j'ai élaboré dans la section suivante un cadre d'action conceptuel afin d'ancrer et d'orienter l'action publique vers l'accessibilité et la mobilité durables à Bissau et à Ziguinchor. La définition des grands enjeux et la formulation de la vision présentée plus haut montrent que l'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité urbaines à Bissau et à Ziguinchor est une tâche complexe qui doit mobiliser des moyens dans plusieurs disciplines et domaines de travail. Il faut élaborer un cadre vaste et global pour résoudre les problèmes complexes qui se posent. Ce cadre doit encourager la participation de toutes les parties prenantes à la réalisation d'objectifs et de résultats partagés.

Aujourd'hui, les choses sont en train de changer dans les politiques de transport urbain, car on met de plus en plus l'accent sur les modes de déplacements doux (la marche, le vélo) et le développement du transport de masse qui s'inscrit en droite ligne avec les politiques de développement durable dans le secteur des transports. Ces modes de déplacements sont plus respectueux de l'environnement, et sont le plus généralement générateurs de liens sociaux indispensables pour avoir un équilibre durable dans la société. C'est le cas par exemple dans la ville de Copenhague où tout est fait pour avoir une ville de demain qui s'inscrit largement dans une logique de durabilité en faisant promouvoir des moyens de transport doux comme le vélo. Son usage est de plus en plus réputé et a un double intérêt en ce sens qu'il est d'abord plus respectueux de l'environnement, mais aussi et surtout impacte sur la santé des usagers du fait de l'activité physique qu'il fait faire. A Copenhague, un déplacement sur deux se fait à vélo et la municipalité s'inscrit dans une logique de faire de cette ville une des références sur la mobilité de demain dans toute l'Europe.

La mouvance actuelle de la conception des villes de demain qui pour Yves Chalas[692] sera une ville-nature est tout à fait conforme à cette logique. Ainsi, il retient cinq concepts clé dans ce qu'il appelle le processus d'invention de la ville-nature contemporaine. Il s'agit de l'Interpénétration entre la ville et la nature, la centralité verte, une sensorialité ou demande sociale de la nature pratiquée et vécue avec l'ensemble des sens corporels, la monumentalité, c'est-à-dire le fait de considérer la nature

[692] Chalas, (Y), *« La ville de demain sera une ville-nature »*, Observatoire des politiques culturelles, n° 37, 2010, pp. 3-10.

comme nouvelle monumentalité urbaine et le vide structurant c'est-à-dire les espaces naturels non bâtis centraux ou périphériques structurant l'urbanisation au même titre que les espaces bâtis ou les équipements. Pour Chalas, ces cinq clés définissent la présence nouvelle de la nature dans les villes et déterminent par conséquent les nouveaux rapports entre ville et nature qui progressivement s'installent et se substituent notamment aux césures et oppositions qui fondent les anciens rapports entre ville et nature dans nos territoires.

Cette pensée entre en droite ligne avec la nouvelle conception de la ville par les urbanistes contemporains. Ils prônent en quelque sorte une ville où il fait bon vivre et où la nature se côtoie avec les nouvelles infrastructures sans défigurer l'harmonie urbaine. C'est le retour de la campagne dans les villes ou bien la campagne dans la ville. Cette nouvelle façon de concevoir la ville permet de corriger les tares des créations urbaines sur le paysage et intègre la dimension environnementale qui est un des enjeux majeurs du développement durable au cœur des projets urbains. La mobilité urbaine doit s'inscrire dans une dynamique durable pour une ville de demain moins polluante et plus respectueuse de l'environnement.

Dans les villes africaines, il y a un paradoxe entre l'étalement urbain et la mobilité. On note de plus en plus un étalement de la ville alors qu'il n'y a pas assez de moyens de communication (des voitures par exemple) pour réduire les distances. La question de la mobilité urbaine se présente différemment en comparaison à ce qui se passe en Europe. Plusieurs paramètres les différencient. On peut retenir les questions d'ordre économique qui font que les possibilités et les choix par rapport aux moyens de déplacement sont limités. Avec l'avancée de l'urbanisation, on voit l'image des villes de plus en plus dénuées de nature. Le tout bétonné est à l'origine de ce constat. Des espaces verts sont détruits, il n'y a pas de politique d'aménagement qui met l'accent sur la gestion durable des espaces verts. A Ziguinchor tout comme à Bissau ces espaces sont investis par des habitations ce qui porte atteinte à l'environnement. L'accroissement démographique aidant a fait que les terres agricoles sont détruites au profit des habitations. Cela est accentué par une forte spéculation foncière due à l'arrivée de promoteurs immobiliers qui justifient leur action comme une réponse à un besoin croissant de logement. Ce sont toutes ces tares que les gouvernants devraient corriger pour mieux être en phase avec les objectifs de développement durable à Bissau et à Ziguinchor.

Les principaux objectifs pour les autorités locales à Bissau et à Ziguinchor pour mettre en place un secteur des transports et une mobilité durable sont de :

- mettre en place un système de Gouvernance efficient et responsable, capable d'anticiper les besoins, d'orienter l'action et d'assurer la gestion et le développement intégrés des systèmes de transports urbains ;

- réduire au minimum le besoin de déplacements individuels motorisés grâce à une planification et une gestion adéquates de l'usage des sols et des transports ;

- maintenir ou accroître les parts modales des transports publics et des transports non motorisés comme la marche et le vélo ;

- améliorer l'efficience et la sécurité des modes de transport tout en minimisant leur empreinte environnementale.

4. L'occupation des sols

La ville compacte est la meilleure solution pour limiter l'impact écologique sur un territoire. C'est pourquoi l'aménagement doit être planifié de façon efficace et efficiente tout en protégeant les milieux humides comme le recommande la convention de Ramsar. La superficie nécessaire pour accueillir une population et les activités économiques d'une ville est critique pour déterminer la durabilité d'une ville. La ville de Ziguinchor et de Bissau qui souffrent de leur manque d'espace devraient avoir une politique de gestion de l'espace urbain plus économe et durable pour régler ce problème. Il est donc vivement souhaité de miser sur un développement compact, accompagné d'une utilisation mixte du territoire. Cela est à encourager dans des économies faibles comme à Bissau ou à Ziguinchor, car l'extension de la ville engendre des dépenses supplémentaires de la part de l'Etat pour la construction d'infrastructures coûteuses et adaptées pour les populations. Ce qui n'est pas le cas dans les deux villes en question, car avec la décentralisation, les communes ont du mal avec les maigres moyens qu'elles ont à réaliser ces infrastructures.

La ville compacte est un moyen de protéger non seulement les zones humides, mais aussi les terres de cultures agricoles qui sont de plus en plus grignotées pour abriter des habitations. Un exemple à Ziguinchor est la construction de l'Université Assane Seck sur une zone de culture. La spéculation foncière fait qu'on note la construction de maisons au détriment des pratiques agricoles. Le tout bétonné a conduit de part et d'autre à Bissau et à Ziguinchor en plus de l'occupation des terres agricoles, l'envahissement des espaces verts et de certains espaces non *"aedificandi"* comme les rizières. La tendance d'étalement des villes de Bissau et de Ziguinchor ne s'inscrit pas dans une dynamique de protection des écosystèmes et des terres de cultures. Le fort degré d'anthropisation de ces milieux naturels s'accentue au fur et à mesure qu'elles s'étalent.

Il est donc impératif pour les autorités municipales à Bissau et à Ziguinchor de faire appliquer la réglementation en vigueur sur la protection des zones humides, d'autant que le Sénégal tout comme la Guinée-Bissau ont signé la Convention de Ramsar qui protège ces écosystèmes naturels. La délocalisation des populations dans les zones impropre aux habitations, le relogement, la protection des espaces verts sont à encourager. Cela permet non seulement de protéger les populations de maladies comme le paludisme, le choléra, la bilharziose, mais aussi la survie de plusieurs espèces animales et végétales.

L'éloignement du lieu de résidence et celui du travail ainsi que des commerces accentuent les déplacements et impact négativement sur l'environnement. La ville étalée est tout ce que combattent les objectifs poursuivis par les approches de développement du Smart Growth et de l'urbanisme vert, de même que l'urbanisme nouveau et les quartiers durables.

Chacune de ces approches promeut le développement de villes compactes et mixtes en vue de faciliter la mobilité et l'accessibilité, d'améliorer la qualité des espaces verts et limiter l'étalement urbain. Le modèle d'aménagement à Bissau et à Ziguinchor influence les modes de transport utilisés dans la ville. Le caractère décousu du tissu urbain est à corriger. La densification de ces villes permet d'associer une utilisation plus diversifiée du territoire et permet de plus courtes distances de déplacement. Une occupation dense et compacte de l'espace urbain permet donc de diminuer la dépendance envers l'automobile et de favoriser d'autres moyens de déplacement à Bissau et à Ziguinchor la marche, l'utilisation du vélo, ou de moto comme les Jakarta qui sont moins polluant que la voiture.

5. Les recommandations dans le secteur eau à Bissau et à Ziguinchor

Profondément liée au milieu vivant, car indispensable à sa croissance, l'eau représente une des valeurs les plus précieuses qui, dès le Néolithique avec l'apparition des premières cultures, fait l'objet d'invention. Les façons culturales, le vocabulaire de l'irrigation, puis celui de la bonification des terres inondées pour leur mise en culture témoignent d'une attention renouvelée et ont façonné au-delà du territoire rural celui de nos villes[693]. Sa consommation importante en milieu urbain. A Bissau, l'Etat a peu de moyens pour investir suffisamment dans l'approvisionnement de la ville en eau courante. La société EAGB qui gère le réseau d'exploitation et de distribution de l'eau potable dispose des ressources limitées pour satisfaire les besoins de la population en eau.

Pour combler ce déficit, les puits et les pompes d'eau sont les alternatives pour permettre aux populations de s'alimenter. Des mesures devraient être prises pour améliorer les différentes étapes du processus de la gestion de l'eau incluant le traitement et la distribution à Bissau. Pour ce qui est de Ziguinchor, même si le PEPAM a permis de répondre aux attentes en eau dans la plupart des ménages en ville il n'en demeure pas moins que la disponibilité de l'eau courante en contibue et partout (en particulier dans les quartiers précaires où la disposition de l'habitat ne permet pas de les brancher au réseau) reste un véritable défi à relever.

La ville de Bissau tout comme celle de Ziguinchor n'est pas en situation de stress hydrique. Mais l'Etat bissau-guinéen ne dispose pas assez de moyens pour exploiter la grande ressource d'eau de la nappe phréatique. C'est pour cette raison que d'autres sources d'approvisionnement en plus de

[693] Bruel, (A.S), *art.cit*, p. 99.

celles qui existent déjà devraient être étudiées pour répondre aux ODD 6.1[694]. Pour limiter la consommation des ressources, l'eau de pluie devrait être récupérée par des procédés qui pourraient permettre sa réutilisation. Bien que la pluviométrie reste tributaire au type de climat dans la région considérée, il s'agit d'une source d'alimentation qui peut être utilisée pour combler diverses tâches domestiques.

La Guinée-Bissau est une région où le climat permet une bonne pluviométrie. La saison pluvieuse dure entre cinq et six mois (mai-novembre). Une bonne partie de l'eau de pluie est très souvent recueillie à partir des toits des maisons et utilisée dans des travaux domestiques. Même si ce procédé est utilisé dans bon nombre de villes en Afrique subsahariennes ou en Asie, particulièrement en hiver, il mériterait d'être modernisé pour répondre à une forte demande notamment dans les quartiers périphériques où vivent des populations pauvres et où les réseaux d'addictions d'eaux ne sont pas présents. Ce procédé permet de reposer les puits et la recharge de la nappe continuellement pompés pour des besoins divers. Ainsi, les pouvoirs publics de pays pauvres ou en développement comme le Sénégal ou la Guinée-Bissau pourraient envisager de jouer sur ce tableau pour inciter les populations à reposer la nappe phréatique. Les villes devraient leur fournir des barils de récupération, de l'eau de javel ou des cristaux pour rendre l'eau moins altérée.

[694] D'ici à 2030, assurer l'accès universel et équitable à l'eau potable à un coût abordable.

CONCLUSION GENERALE

Dans ce travail de recherche, je me suis posé la question de savoir si le modèle de développement durable est-il envisageable dans les villes en Afrique subsaharienne en générale, à Bissau et/ou à Ziguinchor en particulier. Pour répondre à ce questionnement j'ai fouillé dans une analyse fine (pas exhaustive) dans l'histoire des villes de Bissau et de Ziguinchor pour trouver des éléments de réponse à ma problématique. Il a été donc question d'essayer de comprendre le niveau de la prise en compte de l'impact historique et l'élaboration de politiques urbaines d'une ville dans le cadre de la mise en place de son DUD. Autrement dit le rôle de l'histoire et les méthodes et connaissances qui permettent d'orienter la conception de projets urbains dans une logique de DUD dans les villes des pays du Sud en général et dans le contexte urbain des villes sénégalaises et bissau-guinéennes en particulier.

Mon idée n'est pas de procéder avec une approche comparative des deux d'étude des villes de Bissau et de Ziguinchor, mais s'inscrire dans une démarche analytique de leur trajectoire historique, leur évolution spatiale, les similitudes socio-culturelles, les politiques urbaines mise en place de part et d'autre pour pouvoir y déceler les bonnes pratiques, les stratégies et procédés à mettre en exergue pour les placer sur la rampe de durabilité. Il était question dans cette étude d'analyser l'histoire assez riche de Bissau et de Ziguinchor en relevant dans leur tram historique des éléments qui permettraient de comprendre comment cette histoire a permis de formaliser des manières d'occuper l'espace dans le temps. C'est pour cette raison que je me suis intéressé aux manières de fonctionner et aux stratégies de développement mises en place dans les deux villes pour voir s'il y avait des éléments qui émanent des cultures locales et qui pourraient être appropriés intimement par les populations et qui seraient transposables à d'autres villes appartenant au même contexte.

Bien que n'étant pas mené par un architecte, ce travail fait par un apprenti historien visait à apporter une modeste contribution à la recherche en architecture avec un regard d'historien. Ma formation d'historien m'a amené à m'intéresser depuis l'obtention de mon Master II (qui a porté sur le processus d'urbanisation de Bissau de 1950 aux années 2000 en 2012) sur le rôle de l'histoire et l'impact des politiques urbaines dans le contexte des villes en Afrique subsaharienne en général et bissau-guinéenne et sénégalaise en particulier. Cette thèse est une prolongation de ma problématique recherche en Master II en y intégrant d'autres thématiques sur la réflexion du développement durable. Pour plus de lisibilité sur le niveau de prise en compte des problématiques de développement durable dans les politiques publiques dans les villes d'Afrique subsaharienne, elle est élargit à la ville de Ziguinchor (capitale régionale de la région naturelle de la Casamance au Sénégal), qui a partagé avec la Guinée-Bissau une histoire politique commune datant de l'ère portugaise à la signature des accords franco-portugais du 12 mai 1886.

Ce travail m'a permis de comprendre en quoi l'impact historique, l'analyse du processus d'urbanisation et les politiques urbaines d'une ville peuvent aider à mieux comprendre et/ou à mettre en place des politiques publiques ou des stratégies de DUD pour atteindre les objectifs du développement durable.

C'est ce qui a été mon fil conducteur et s'est élargi à d'autres préoccupations tout au long de la rédaction. Il m'a permis de savoir si l'histoire et les politiques urbaines qui ont été mises en œuvre à Bissau et/ou à Ziguinchor pourraient servir de levier pour mettre en place une politique de DUD dans un contexte contemporain ? Quel est l'importance ou le rôle que joue l'histoire dans le processus d'urbanisation ? Est ce que l'élaboration des politiques urbaines actuelles au Sénégal et en Guinée-Bissau dont la plupart sont d'inspirations exogènes est dans l'application responsable de la dégradation de l'environnement dans ces pays ? Comment adapter les politiques de développement urbain importées avec les réalités locales pour une meilleure prise en charge des questions économiques, sociales et environnementales et qu'elles puissent être transposables à d'autres réalités sans accueil ?

1. Contexte de réalisation de la thèse

Je suis un apprenti historien qui essaie d'appréhender dans cette thèse la question du DUD une des thématiques de recherche en architecture, en urbanisme ou en géographie urbaine avec un regard d'historien. Ce qui m'oblige à aborder cette étude avec un regard transversal en brassant dans divers champs disciplinaires comme la géographie, l'urbanisme, l'anthropologie, l'architecture pour ne citer que ceux-là. Parler de développement urbain revient à parler du développement, ce qui est essentiel quand on étudie le développement d'un pays, d'une ville ou d'une localité. Le développement urbain est au carrefour de plusieurs regards disciplinaires. Ma spécialité d'historien réalisant une thèse en architecture dans une école doctorale qui s'appelle Temps Espace Société et Culture (TESC), m'a permis d'étudier des thématiques dans d'autres champs disciplinaires qui m'étaient jusque-là inconnus. Une thèse en architecture peut donc effectivement être nourrie par des regards de champ disciplinaires différents qui concourent au développement urbain. Ce qui explique que mon regard est forcément une entrée spécifique qui a pour objectif d'apporter une modeste contribution à la recherche sur des thématiques qui sont déjà investies en architecture, en géographie ou en urbanisme.

Après un long retour sur l'histoire urbaine des villes de Bissau et de Ziguinchor, on se rend compte qu'elles ont été des points de contacts et d'échanges très anciens. Elles font partie aujourd'hui des centres urbains les plus importants à l'échelle nationale, mais des plus petits de l'Afrique en termes de surface et de population. Il suffit de parcourir 10 km pour aller d'un bout à l'autre pour la ville de

Bissau (77 km2) et de Ziguinchor (9 km2). Elles ont toutes les deux peu de possibilités de s'étendre encore.

Bissau est logée dans un site d'estuaire, encadré par des cours d'eau sur ses trois frontières. La grande majorité de son territoire (3/4) est entourée d'eau, notamment la rivière Mansoa à l'Ouest, la rivière Géba à l'Est et l'océan Atlantique au Sud. Elle se localise à l'extrémité du ruisseau à droite de la rivière Gêba sur la côte atlantique et s'étend entre les 11° 49' latitude Nord et 15° 34' longitude Ouest puis 11° 55' latitude Nord et 15° 39' longitude Ouest. Son relief est très bas avec une petite élévation vers le Nord-ouest donnant sur le plateau de Bissalanca. Les sols sont argileux et de type ferralitique de couleur rouge. Au niveau de la zone de contact avec le Rio Gêba, le sol est halo-hydromorphe. Ces sols sont relativement perméables permettant une infiltration facile des eaux de pluie.

La ville de Ziguinchor, quant à elle, s'est développée sur un site fluvial composé de dépressions saisonnièrement inondées et de bas plateaux du continental terminal. Elle est située sur une cuvette limitée au Nord par le fleuve Casamance, au Sud par la commune de Niaguis, à l'Ouest par le marigot de Djibélor et à l'Est par celui de Boutoute. Ce qui fait que du point de vue hydrologique, la ville de Ziguinchor est sous l'influence du fleuve Casamance et de ses affluents, en particulier la présence des deux marigots celui de Boutoute et de Djibélor. Cette situation limite l'extension urbaine de la ville. Elle est bloquée dans son développement latéral et a dû déborder vers le Sud de la terrasse sablonneuse pour se détendre en un éventail très large sur les bas plateaux tous proches.

Sur le plan administratif, Bissau et Ziguinchor ont été condamnées par un découpage territorial qui est aujourd'hui le principal facteur limitant de leur extension, d'où la nécessité de prendre les devants en mettant en place une stratégie efficiente de gestion de l'assiette foncière qui leur reste. Cela passera nécessairement par un contrôle strict de cet espace et une ferme volonté de ne pas reproduire les erreurs du passé notamment dans les domaines du foncier, de l'environnement, des infrastructures, des services, de la mobilité et des transports.Il faut dire que l'aménagement durable d'un territoire implique une bonne maîtrise du foncier.

À l'instar de bon nombre de villes en Afrique subsaharienne, l'aménagement des villes de Bissau et de Ziguinchor depuis le début des années soixante-dix/quatre-vingt s'est fait de manière à remplir spontanément les trames urbaines, sans une planification globale. On constate que la gestion du foncier a longtemps échappé aux contrôles des pouvoirs publics. Malgré l'existence de nombreuses lois et réglementations sur l'urbanisme et le foncier, leurs applications se heurtent aux aspirations régionalistes (à Ziguinchor) ou aux pouvoirs traditionnels des chefs coutumiers les *''lamane''* au Sénégal et les *''regulo''* en Guinée-Bissau qui font valoir le droit coutumier sur la terre. Cette situation a été à l'origine de nombreux conflits fonciers entre les populations elles-mêmes,

entre des communautés et l'Etat (une des causes du conflit casamançais) suite à l'application de la loi 64-46 du 17 juin 1964 ou entre l'Etat et les chefs coutumiers Pépel à Bissau.

Garantir l'accès à la terre aux communautés locales dans les limites du possible pour qu'elles la valorisent et assurer son bon usage dans les projets d'aménagements urbains à Bissau et à Ziguinchor doit donc nécessairement passer par une gestion rigoureuse et concertée entre pouvoir public et pouvoir traditionnel. Aujourd'hui, les réformes en cours sur le plan foncier pourraient aider de manière significative a contribué à relever les défis de la gestion du foncier, de la sécurité alimentaire, de l'accès au logement, à la gestion durable des ressources naturelles, à la protection de l'environnement, des zones humides, des espaces verts et de la propriété privé.

Dans ce cadre que s'inscrit au Sénégal le Plan National d'Aménagement et de Développement Territorial (PNADT) constitue un levier pour la mise en œuvre de l'Acte 3 de la décentralisation et son approfondissement. Le PNADT se substitue au Plan National d'Aménagement Territorial (PNAT) afin de mieux intégrer la dimension développement territorial dans la gestion de la ville. Il vise à promouvoir le développement du Sénégal à partir de ces territoires pour une meilleure structuration de l'espace et une valorisation durable des ressources et potentialités des territoires. Bissau et Ziguinchor possèdent chacun des caractères exceptionnels. Chaque ville a en soi des particularités paysagères, socio-culturelles plus ou moins riches, mais aussi des problèmes environnementaux, sociaux plus ou moins similaire, d'où l'impératif de veiller à un aménagement harmonieux et durable des territoires au Sénégal et en Guinée-Bissau en général et à Bissau et Ziguinchor en particulier.

L'accès à l'électricité et à l'eau considéré comme une denrée de première nécessité est indispensable dans une ville qui se développe aussi bien sur le plan spatial que démographique. L'analyse de ce secteur eau à Bissau et à Ziguinchor m'a permis de faire un certain nombre de constats. La question de la maîtrise de l'eau et de l'accès à l'électricité demeure toujours un objectif à atteindre Bissau. Les défis liés à l'approvisionnement en eau et en électricité s'amplifient davantage du fait de la croissance démographique et de l'insuffisance des investissements dans le secteur.

Malgré les efforts fournis par l'Etat bissau-guinéen, la modernisation des infrastructures de la société EAGB qui exploite et approvisionne les populations en eau par exemple se pose avec acuité. L'accès à l'eau potable et l'électricité qui permettent l'atteinte des ODD est aujourd'hui à Bissau, mais pour une petite frange de la population. Les populations les plus pauvres continuent de rester à la périphérie de l'offre des services en eau et en électricité, les inégalités socio-spatiales s'amplifient de plus en plus. Cette couche de la population fait de plus en plus recours aux eaux de puits et aux branchements clandestins pour satisfaire leurs besoins domestiques du quotidien.

Les programmes pour l'amélioration des infrastructures en eau et l'électricité à Bissau n'ont pas permis de couvrir les besoins sans cesse croissants dans la ville. Aujourd'hui, si la ville n'attire pas les opérateurs économiques, c'est dû en partie à cette situation. La pauvreté du tissu industriel à Bissau est à ce niveau largement justifiée. S'y ajoutent les problèmes liés à la distribution de l'eau courante. Les efforts du gouvernement bissau-guinéen dans la logique de modernisation en réhabilitant le réseau sont à encourager et à s'inscrire dans la durabilité pour toucher plus de citadins.

A Ziguinchor, le problème est moindre. La ville a atteint ses objectifs de l'accès à l'eau courante pour l'atteinte des OMD en 2015 et des ODD fixés en 2030. Mais cette situation ne doit pas cacher les quelques disparités qui existent de part et d'autre entre les quartiers. Certains sont jusqu'à aujourd'hui dans l'obscurité totale.

L'exemple de quartiers comme Kandialan, Lyndiane, Néma II, Tilène ou le quartier *''Sukuru''* (obscure ou être dans le noir en créole) habité par des populations démunies qui ne disposent pas de branchements d'électricité conforme aux normes. Ces quartiers connaissent aussi des difficultés dans l'accès à l'eau potable. Cela est dû à leur structuration et à leur organisation dans l'espace qui ne laisse aucune possibilité aux ménages vivant dans ces quartiers pour bénéficier des services de raccordements fournis jadis par la SDE qui à partir du 1er janvier 2020, est remplacée par la SEN'EAU la nouvelle société de gestion de l'exploitation et de la distribution de l'eau potable en zone urbaine et périurbaine au Sénégal. Le PNDAT est une réponse adaptée pour corriger cette ségrégation socio-résidentielle en prenant en compte la mauvaise articulation du bâti dans la ville. Cette logique doit être renforcée et s'étendre à toutes les villes du Sénégal voire de la sous-région comme en Guinée-Bissau.

Le réseau viaire à Bissau et à Ziguinchor est peu étendu et une grande partie est en mauvais état. Hormis les axes du centre-ville, il est vétuste. L'état impraticable des routes notamment en période d'hivernage est la source de beaucoup de problèmes. Il utilise les véhicules, en particulier ceux affectés aux transports en commun. Il entraîne des pertes financières, de temps, mais aussi des problèmes en termes de santé, car il expose la population à des risques. La faiblesse du réseau rend certains quartiers inaccessibles et enclavés. Des investissements conséquents en particulier à Bissau s'imposent pour remettre en état les routes constituées essentiellement de latérite et étendre le réseau. A Ziguinchor, le programme PROMOVILLE toujours en cours a permis de réhabiliter et de rénover plusieurs axes routiers dans la ville notamment dans les quartiers périphériques comme Kandialan. La mise en place de service efficace et permanent d'entretien des routes à Bissau comme c'est le cas à Ziguinchor avec l'AGEROUTE pour éviter que les routes tombent dans un état de délabrement et rendre ces villes compétitives se pose avec acuité.

Pour ce qui est des transports, la politique actuelle dans ce secteur n'est pas adaptée aux réalités, aux besoins et aux attentes des populations, qui vivent éloignées du centre-ville, des quartiers

défavorisés, des couches sociales les plus démunis, des personnes vivant avec un handicap ou des personnes à mobilité réduite dans les deux villes. Le manque de lignes de transports dans certains quartiers de Bissau ou de Ziguinchor crée un sentiment d'injustice et une forme d'assignation à résidence aux résidents des zones non ou mal desservis. Cette situation fait émerger d'autres types et formes d'organisation du transport comme à Ziguinchor qui sont des débuts de solution aux problèmes de la mobilité et du transport. Les taxis *''clando''* à Ziguinchor ou *''woro-woro''* collectif à Abidjan et moto *''Jakarta''* dans le paysage urbain de ces villes sont des éléments qui émanent des cultures locales et nécessitent d'être mieux prise en compte pour une réponse adapté aux réalités des villes appartenant au même contexte que la ville de Bissau et de Ziguinchor

Les manquements dans l'offre de transport et au niveau des infrastructures se manifestent par un réseau défectueux et un parc automobile vétuste à surmonter. Les comportements des acteurs en matière de mobilité ne font pas vraiment apparaître d'inflexion en faveur de la durabilité et de l'équité sociale. Le résultat se traduit par une planification insuffisante des moyens de transport, des infrastructures vétustes ou inexistantes, des quartiers peu accessibles notamment en saison des pluies, peu de place à la mobilité douce, une absence totale de pistes cyclables et une absence totale d'aménagement adapté pour permettre aux personnes vivant avec un handicap de se déplacer.

Pour corriger ces insuffisances, les programmes et projets structurants en cours à Bissau et à Ziguinchor dans les différents secteurs et sous-secteurs des transports urbains doivent être piloté de façon efficiente pour avoir une réponse à la hauteur des attentes. La réalisation de l'ensemble de ces projets structurants va contribuer à une amélioration significative de la mobilité des personnes et des échanges commerciaux dans les deux villes. Une réponse adaptée à dans la mise en place d'un système d'information statistique intégrée du secteur des transports pour une prise en charge efficace des défis auxquels le secteur fait face et une meilleure intégration dans la planification urbaine des besoins de transport des personnes à mobilité réduite est une réalité transposable à toutes les villes en Afrique subsaharienne.

Pour prendre les transports en commun, il faut avoir accès aux arrêts ou aux stations des *''tata''* ou *''toca toca''*. Malheureusement, les infrastructures routières ne répondent pas aux normes requises. L'état de la chaussée est impraticable pour les personnes à mobilité réduite surtout en période estivale. L'offre de transport doit être repensée et adaptée. Il faut un système de mobilité et de transport où aucun quartier ne soit mal desservi, ni aucun groupe social ne soit laissé en rade. Une meilleure organisation du secteur avec un système de transport à la demande plus souples et mieux adapté moins polluant à Bissau et à Ziguinchor passe nécessairement par un renouvellement du parc automobile comme à Ziguinchor avec le remplacement des anciens véhicule *"Ndiaga Ndiaye''* et mini-car dans le paysage urbain par les minibus *''Tata''* du GIE Sotrazig. Ce qui inscrivait les

transports et la mobilité à Bissau et à Ziguinchor dans une logique de durabilité et de respect de l'environnement.

L'augmentation des vagues de chaleur au niveau mondial est à l'origine d'importantes averses intenses qui impactent de plus en plus la planète. Leur évaluation à Bissau et à Ziguinchor dans cette étude a montré qu'ils impactes plus les populations les plus démunies dans les quartiers populaires où les infrastructures sociales de bases pour l'assainissement et la prise en charge des eaux usées et pluviales fait défaut. La capacité d'adaptation aux changements climatiques à Bissau et à Ziguinchor repose essentiellement sur les stratégies de résilience des populations et la possibilité d'un retour à la normale. C'est pourquoi la communication sur la culture et la gestion du risque doit être plus vulgarisé surtout auprès des populations vivant dans les quartiers situés dans une zone inondable.

L'Etat par le biais de ces services déconcentrés (l'agence de la météorologie) doit miser davantage sur la prévision et la prévention pour une meilleure gestion des risques climatiques. Une bonne sensibilisation et très large des populations aux risques des changements climatiques renforce la résilience aux aléas et aux risques. Une bonne sensibilisation et très large des populations aux risques des changements climatiques renforce la résilience aux aléas et aux risques. Le renforcement des outils et équipements pour l'aide à la prise de décision, la concertation, le retour d'expérience, l'approche synergique et participative en impliquant davantage les populations concernées dans la recherche de solutions durables face aux conséquences des variations climatiques sont des réalités à prendre en compte dans tous les projets et programmes d'aménagement des villes en Afrique subsaharienne.

La situation de la salubrité publique et de la gestion des ordures urbaines, pose un épineux problème aux collectivités locales dans les villes du Tiers-monde. La prise en charge de cette problématique à Bissau et Ziguinchor à l'instar de ces villes est un véritable casse-tête. Elle reflète la crise de la croissance démographique que connaissent les deux villes à l'image de toutes les autres en Afrique subsaharienne. La transposition des stratégies et modèles Occidentaux de gestion des ordures urbaine a accentué le problème de dégradation de l'environnement et de la cohésion sociale. Ils ne sont pas suffisamment imprégnés des réalités locales en la matière. Chaque ville présente des spécificités par rapport à l'autre. La présence de tas d'immondices dans certains quartiers de Bissau et de Ziguinchor est un indicateur fort sur les difficultés que rencontrent les autorités dans la collecte, le transport, la mise en décharge et/ou la transformation des ordures. Le problème d'accessibilité de certains quartiers dû au tracé urbain qui date de l'époque coloniale repose sur une hiérarchisation de l'espace dont les incohérences n'ont pas été corrigées par les vagues d'urbanisation successive des premières années d'indépendance du Sénégal et de la Guinée-Bissau en sont pour beaucoup.Le matériel roulant est vétuste et insuffisant, et les décharges finales de Antula à Bissau et ne sont plus

en état de recevoir les ordures.

L'euphorie des premières années des indépendances et le laissez faire des autorités ont conduit à une densification urbaine avec des quartiers flottants à la lisière de là dont leurs créations n'obéissent à aucune réglementation urbanistique. Leurs proliférations et le manque ou l'inexistence de réseau viaire adapté sont à l'origine de problèmes d'accessibilité dans les quartiers.

Des actions durables extensibles à d'autres villes qui pourraient être transposables à d'autres localités dans les pays en voie de développement est ici préconisée. Il s'agit de responsabiliser les communes en leur dotant de plus de moyens financiers, de mutualiser les efforts dans le cadre de l'intercommunalité, d'organiser et de promouvoir les initiatives des communautés de base et de promouvoir le secteur privé dans la gestion des ordures. La participation citoyenne stimule l'action de chacun dans le processus de changement comportemental et semble être la stratégie qu'il faut promouvoir davantage pour une meilleure gestion des ordures. C'est pourquoi il est important de prendre en compte dans les projets d'aménagement la question de la gestion des ordures dans toutes ces dimensions à savoir : la valorisation des déchets solides urbains pour la création d'emplois dans l'économie populaire urbaine, le recyclage de certains déchets par et pour l'artisanat et les ménages, l'amélioration des outils de collecte, de fouille et du tri des ordures bien avant leur acheminement vers des dépotoirs et décharges afin de mieux valoriser et structurer les filières, et la participation à la gestion locale moyennant des technologies alternatives de valorisation ou d'élimination des déchets semble prouver qu'autour de ces actions individuelles et collectives, se développe une réflexion critique, concernant la réalité quotidienne urbaine.

L'extension et la promotion de ces exemples de la gestion des ordures à d'autres réalités africaines sont à encourager et à prendre en compte dans les politiques publiques. Des actions durables extensibles à d'autres villes qui pourraient être transposables à d'autres localités dans les pays en voie de développement est ici préconisée. Il s'agit de responsabiliser les communes en leur dotant de plus de moyens financiers, de mutualiser les efforts dans le cadre de l'intercommunalité, d'organiser et de promouvoir les initiatives des communautés de base et de promouvoir le secteur privé dans la gestion des ordures. La participation citoyenne stimule l'action de chacun dans le processus de changement comportemental et semble être la stratégie qu'il faut promouvoir davantage pour une meilleure gestion des ordures.

C'est pourquoi il est important de prendre en compte dans les projets d'aménagement la question de la gestion des ordures dans toutes ces dimensions à savoir : la valorisation des déchets solides urbains pour la création d'emplois dans l'économie populaire urbaine, le recyclage de certains déchets par et pour l'artisanat et les ménages, l'amélioration des outils de collecte, de fouille et du tri des ordures bien avant leur acheminement vers des dépotoirs et décharges afin de mieux valoriser et structurer les filières, et la participation à la gestion locale moyennant des technologies alternatives

de valorisation ou d'élimination des déchets semble prouver qu'autour de ces actions individuelles et collectives, se développe une réflexion critique, concernant la réalité quotidienne urbaine. L'extension et la promotion de ces exemples de la gestion des ordures à d'autres réalités africaines sont à encourager et à prendre en compte dans les politiques publiques.

2. Des stratégies transposables ou pas à d'autres réalités appartenant au même contexte

L'orientation des thématiques du développement durable reste fortement marquée par une résistance pesante des climato-sceptiques et des économistes libéraux qui ne sont pas convaincus du bien-fondé des effets du changement climatique et de ses conséquences. L'appel à la prise de conscience planétaire et immédiate lancé par le GIEC sur l'avenir de la planète menacé par l'élévation des températures n'a pas le même écho partout. Les conséquences environnementales menacent de plus en plus l'intérêt économique, social et les conditions d'existence de l'homme. L'origine anthropique du réchauffement climatique est et reste une réalité. La dégradation environnementale, la pollution de l'atmosphère et des mers est de plus en plus inquiétante et menace la vie des espèces et de l'homme sur terre. L'analyse de la prise en compte de l'impact historique et de l'élaboration de politiques urbaines adaptées dans le cadre de la mise en place du DUD à Bissau et à Ziguinchor permis de comprendre le niveau d'intégration des logiques des « Agenda 21 » dans les projets d'aménagement au niveau local et de corriger les défaillances.

Une bonne politique de développement durable doit s'inspirer des réalités locales avec des stratégies adaptées de gestion du territoire. Rendre durable une ville n'est pas la finalité recherchée, l'application des logiques de durabilité dans les projets d'aménagement doit faire en sorte que cela puisse apporter un développement durable à une échelle plus large. En quelque sorte, les changements locaux doivent venir alimenter les changements globaux déjà entamés au niveau planétaire.

Le développement durable des territoires est une démarche spécifique à chaque territoire, venant d'un ensemble d'acteurs ou de groupes d'acteurs différents avec des contextes particuliers. Il n'existe pas de méthodes ou un d'outils universels qui serait applicable et utilisable partout et par tous qui prendraient en charge toutes les problématiques. Les recherches de référentiels se voulant globales et valables pour tous, initiées dans le contexte occidental s'avèrent très généralistes, non opérationnelles et pas suffisamment inspirées des cultures locales des villes du Sud comme Bissau et Ziguinchor. Le plus souvent ce sont des recommandations qui sont données sur des thématiques, mais pas de déclaration vers les dispositifs ou des chemins qui pourraient conduire à l'élaboration des projets urbains concrets dans ces villes. Pour plus de pertinence et d'efficacité dans le contexte africain, l'approche du développement durable doit être prise en charge localement, autrement dit, chaque méthode doit s'adapter à un contexte spécifique, c'est-à-dire local.

Les actions entamées dans les pays précurseurs doivent être un moyen pour sensibiliser et mobiliser les pays africains pour une meilleure prise en charge de la question du développement durable. Il est à noter à ce niveau que les démarches mises en place sont variables selon les pays aussi bien dans les pays précurseurs que dans les pays émergeants. C'est la raison pour laquelle il faut mettre en place des procédés et des actions très concrètes propres à chaque pays qui prennent en compte les réalités et le contexte local de chaque pays. La déclinaison sur le plan local des actions qui pourraient nourrir une logique de durabilité n'est pas transposable d'une ville à l'autre même si dans cette étude, on pourrait noter quelles actions qui émanent des cultures locales (dans le secteur du transport par exemple avec les taxis *''clandos''*) et qui pourraient être transposable d'une ville à l'autre.

3. Limites et ouvertures

La validation et la mise en application des recommandations et propositions du développement durable dans les projets d'aménagements à Bissau et à Ziguinchor dans le cadre opérationnel est vivement souhaité. Cela nécessite une volonté politique clairement affirmée à court, moyen et très long. Les recommandations s'appuient essentiellement sur des bases méthodologiques reconnues, et dont seule la mise en œuvre et le retour d'expérience pourront être le baromètre pour mesurer leurs pertinences. Pour être applicable et opérationnel sur le terrain de façon précise, ce travail sera approfondi et poursuivi dans mes projets de recherche ultérieurs et éventuellement aussi par d'autres. Ce travail m'a permis en ma qualité d'historien de tracer le sillon à d'autres doctorants qui s'intéressent sur la ville, ou sur le processus de développement urbain des villes africaines et qui ont une formation d'historien d'étendre leur domaine de recherche. Et s'appuyer sur l'interdisciplinarité en investissant avec un regard d'historien les problématiques de la Gouvernance urbaine et de développement durable qui se lit à travers des politiques et projets d'aménagements urbains (structuration de l'espace, politique des transports et la mobilité, gestion des inondations, gestion des ordures, accès à l'eau et à l'électricité, etc.) dans les villes africaines.

Dans la plupart des villes en Afrique en général et à Bissau et à Ziguinchor en particulier l'action des acteurs internationaux comme l'AFD, la BM, le FMI, par rapport à l'aide au développement va plutôt dans le sens d'amener les pays en développement vers un modèle de développement qui correspond aux pays développés. Cette manière de fonctionner est beaucoup reprise dans les programmes et projets de développement et se lit à travers la déclinaison des politiques publiques financées par ces acteurs. On reste sur des modèles qui n'ont rien à voir sur le plan économique, culturel ou social avec les cultures locales de ces pays. On ne parle pas de ce qui fait la culture locale et qui est approprié intuitivement par les populations, d'où mon souhait d'investir dans mes projets ultérieurs d'autres champs de recherche pour permettre de faire évoluer cette

question. Cela permettra de comprendre pour le développement des pays en développement en général, de la Guinée-Bissau et du Sénégal en particulier, ce qui ressort des cultures locales pour asseoir une amélioration des conditions de vie et une meilleure résilience dans le contexte de ces pays aujourd'hui.

L'essentiel des informations collectées pour la réalisation de cette thèse s'adosse à une certaine vision occidentalisée. Il m'a été très difficile de mettre la main sur une documentation qui renseigne sur la mémoire spatiale Bissau notamment (contrairement à Ziguinchor) qui est pourtant est une ville qui a une histoire assez riche. Cette difficulté due à un manque d'information qui pourrait aider à mieux comprendre comment l'histoire de ces deux villes à formalisé des manières de fonctionner et d'occuper l'espace dans le temps n'est pas imputable à l'absence ou à la disponibilité de documentation, mais à la lourdeur de l'administration qui ne m'a pas permis d'accéder à l'information. C'est pourquoi il apparaît dans cette étude un manque d'information notamment sur le plan spatial ce qui est très dommageable pour comprendre la manière dont est formalisé l'espace à Bissau et à Ziguinchor.

La Guinée-Bissau est une République marquée depuis son indépendance en 1974 par une instabilité politique et institutionnelle. Elle a été, en effet, longtemps fragilisée par des séries de coups d'état dont les effets négatifs restent toujours perceptibles. La gestion et la mise à disposition des données sur l'histoire du pays en général et sur la ville capitale Bissau au grand public est un exemple patent. C'est un pays où l'enseignement supérieur reste encore un idéal à mettre sur les rails. La culture universitaire n'y est pas assez développée et le taux d'analphabétisme reste élevé. Ce qui est un frein pour des doctorants comme moi de surcroît de nationalité étrangère (même étant originaire de la Guinée-Bissau) réalisant des recherches à Bissau.

La méfiance et/ou la rétention d'informations des autorités ou des populations interrogées sur un certain nombre de questions (la gestion du foncier par exemple) dans le cadre des entretiens que j'ai eu à mener sur le terrain illustre mes propos. L'opacité des rapports entre l'Etat et les *''Regulo''* notamment sur la gestion du foncier est un sérieux problème dans la gestion de l'espace urbain. J'aurais souhaité avoir plus d'informations pour illustrer cette partie que j'ai traitée dans la troisième partie de cette étude. Car pour moi, on ne peut pas appliquer une politique de gestion efficace et durable du foncier si on n'est pas celui qui le contrôle.

A Bissau malheureusement même si la terre est sous l'autorité du pouvoir central dans la pratique ce sont les chefs coutumiers qui le gèrent toujours en collaboration avec les agents de la mairie. Ils sont au centre du mode d'attribution des terres et le font assez souvent sans l'avis du pouvoir central. Les conséquences de cette situation sont visibles dans les projets d'aménagement qui dans beaucoup de quartiers ne respectent pas les normes d'urbanismes et ne prennent pas en compte les aspects environnementaux tels que la protection des espaces verts et des zones humides. L'absence

de logistique adaptée pour la conservation des documents d'archive sur la période coloniale et d'après-guerre de la libération a été également un facteur limitant dans ma quête d'information. Le peu de documents qui était toujours conservé à L'INEP a disparu ou détruit pendant la guerre civile de juin 1998.

C'est le même constat à Ziguinchor. La récolte d'information dans certains domaines (la gestion du foncier qui est une des causes de la crise casamançaise) a été très compliquée eu égard à la situation de crise casamançaise. C'est ce qui justifie certains manquements ou l'absence d'information sur la façon dont le foncier a été géré durant cette période. Le retour progressif de la situation de paix en Casamance fait qu'on ne veut plus aborder les questions qui fâchent. Ce qui a considérablement réduit mon champ de recherche.

L'essentiel de la documentation récolté pour la réalisation de ce travail s'adosse à des données construites par des acteurs qui ont une pensée occidentale et pas suffisamment imprégné des réalités locales des villes africaines en générale et de Bissau et Ziguinchor en particulier. C'est pourquoi il serait pertinent de prolonger cette réflexion pour intégrer davantage la question de la culture locale au sens large dans la recherche de solutions durables pour l'amélioration des conditions de vie des populations avec l'apport d'autres champs disciplinaires comme l'anthropologie sociale.

BIBLIOGRAPHIE

Annuaire de la Guinée Bissau, 1925.

Annuaire de la Guinée portugaise de 1946, 1946.

ANS, 4 B 36, Lettre n°52 de Pinet Laprade, Commandant de Gorée à M. le Commandant de Cercle de Sédhiou, 7 Avril 1865.

ANS, 2 F 4 Relation du Gouvernement du Sénégal avec le Gouvernement de la Guinée portugaise 1879-1891.

ANS, 2 F 12, Troubles en Guinée Portugaise, Administrateur Supérieur de Casamance. Lieutenant de Saint-Louis, 28 Novembre 1905.

ANS, Q 32, correspondance du Président de la Chambre de Commerce, Félix Cros du lieutenant-gouverneur, le 6 Septembre 1885.

ANS 2 F 4. Gouvernement du Sénégal au Ministère de la Marine et des colonies de Saint-Louis le 6 Janvier 1886.

ANS, 2 F. Lettre de l'ambassadeur de la France au Ministre des Affaires Étrangères à Paris, le 2 Octobre 1888.

ANS, 2 F 4. Lettre du sous-secrétaire d'État à la Marine et des Colonies au gouvernement, 11 Mai 1888.

ANS, 2 F 4. Lettre du Gouverneur au Ministre, 6 janvier 1888.

ANS, 2 F 5, Incidents frontaliers franco-portugais.

ANS, 2 F 5, Déclaration écrite du chef du Bureau des Douanes de Carabane, le 16 septembre 1901.

ANS, 2 F 4. Le Gouverneur du Sénégal au Ministre des colonies, 6 janvier 1889.

ANS, 10 F 12 (17), Article 5, Convention de 1886, Conventions internationales 1886, 1904, 1947.

ANS, 10 F 12 (17), Article 1er, Convention de 1886, Conventions internationales 1886, 1904, 1947.

ANS, Q 32, correspondance du Président de la Chambre de Commerce, Félix Cros du lieutenant-gouverneur, 23 février 1883.

ANS, Q 32, correspondance du Président de la Chambre de Commerce, Félix Cros du lieutenant-gouverneur, 22 janvier 1884.

ANS, *« Un pays africain peu connu : La Guinée-Bissau », in* Europe-Outre-mer, n° 565, Juin 1977, b II 4°76, pp.25-29.

ANSD, Situation économique et sociale du Sénégal, 2012, 312 p.

ANSD, 2013, 418 p.

ANSD, Situation économique et sociale régionale 2014, juillet 2017, 154 p.

ANSD, Situation économique et sociale du Sénégal 2014, août 2017, 307 p.

ANSD, Situation économique et sociale du Sénégal 2015, janvier 2018, 325 p.

ANSD, Situation économique et sociale du Sénégal en 2013, Février 2016, 351 p.

ANSD, projection de la population en 2020.

APS, Dakar 31 décembre 2013.

APS, Ziguinchor, 20 février 2015.

Aime (L), Pescay (P), Tonneau (J.P), Valorização dos recursos fundiários na Guiné Bissau, Relatório de avaliação, Direcção de Serviços Geográficos e Cadastrais, COMISSÃO ECONÔMICA EUROPEU, 2001, 160 p.

Acte du séminaire international de l'Association Internationale des Maires Francophones, Les villes du Sud durables : l'expérience des collectivités territoriales sénégalaises, Kaolack- Sénégal, 22-23 Octobre 2013, 96 p.

Accès à l'eau potable dans les pays en développement, 18 questions pour un service durable, Guide pratique, Programme Solidarité Eau, 1èreÉdition Juillet 2012, 52 p.

ADEME, Réussir un projet d'urbanisme durable, Méthode en 100 fiches pour une approche environnementale de l'Urbanisme AEU, Editions du Moniteur, Paris, 2006, 353 p.

APUMP (Association des professionnels de l'urbanisme de Midi-Pyrénées), La ville étalée en perspectives, Actes de colloque international sur l'étalement urbain, Toulouse, 2002, Champ Social Editions, 293 p.

« 7,7 milliards d'humains en 2019 : sommes-nous trop nombreux sur terre ? », theconversation.com, 7-7- milliards-d'humains-en2019.

« La moitié de la population mondiale sera urbaine en 2007 », Journal Le Monde, publié le 17 février 2005.

Abulude (F.O), Fagbayide (S.D), Water, Sanitation and Poverty in the Changing Word. Case of Nigeria, *in AnallelleUniiversiităţiiiidiin Oradea, Seria Geografie*, XXVIII (1), 2018, pp. 91-96.

Accès à l'eau potable dans les pays en développement, 18 questions pour un service durable, Guide pratique, Programme Solidarité Eau, 1ère Édition juillet 2012, 52 p.

Álvares de Andrade (B.A), Planta da praça de Bissau e suas adjacentes, Academia portuguesa de história, Lisboa, 1915.

Alou, (A.A), La ville de Niamey face aux inondations fluviales. Vulnérabilité et résilience des modes d'adaptation individuels et collectifs, Thèse de Doctorat, Département de Géographie, Université Grenoble Alpes et Université Abdou Moumouni de Niamey, Décembre 2018, 155 p.

Allanaissem, (Y), Les stratégies de territorialisation des politiques publiques d'Aménagement dans la dynamique de Gouvernance territoriale décentralisée pour le développement durable de la Commune du 6e arrondissement de la ville de N'Djamena, Thèse de Doctorat Unique, Faculté des

Lettres et Sciences Humaines, Ecole Doctorale Étude sur l'Homme et la Société (ET.HO.S), Département Géographie, 280 p.

Amélioration de la gestion et de la valorisation des boues de vidange dans la ville de Ziguinchor, République du Sénégal, Rapport d'Évaluation, Tunis, Avril 2013, 43 p.

Andrade (E.S), *« La formation des villes au Cap-Vert », in* Bourgs et villes en Afrique lusophone, Harmattan, Paris, 1989, pp. 23-39.

Anonyme, *« Climat : 2015, années décisive », Alternatives économiques*, n° 102, 2014, pp. 76-77.

Anonyme, *« Guinée Bissau, deux ans déjà. Îles du Cap-Vert »*, 1975, pp. 7-54.

Anonyme, *« Un pays africain peu connu : la Guinée Bissau »*,

Antichan (P.M), *« Les indigènes de l'Archipel des Bissagos »*, 1884, pp. 177-182.

Anene, (J.C), Les frontières internationales du Nigéria 1885-1960, Cadre d'une nation africaine émergente, Londres, Longman, 1970, 331 p.

Avitabile (A), La mise en scène du projet urbain pour une structuration des démarches, l'Harmattan, Paris, 2005, 329 p.

Aspe (F), Auguste (L), La Guinée française Conakry et les Rivières du Sud, étude économique et commerciale, suivie de notes sur la Guinée portugaise, 1862, Princeton University, A Challamel, Paris, 1900, 351 p.

Ba (D), Les apports de la géomatique dans la gestion des inondations : cas de la Commune de Ziguinchor, Ziguinchor, Université Assane Seck, 2012.

Balandier(G), Sociologie des Brazzavilles noires, Presses de la fondation nationale des sciences politiques, Paris, 1955, 306 p.

Barry (B), La Sénégambie du XVe au XIXe siècle traite négrière, islam et conquête coloniale, L'Harmattan, Paris, 1988, 432 p.

Barry, (B), Le royaume du Waalo. Le Sénégal avant la conquête, Harmattan, Paris, 1985, 421 p.

Barry, (M), L'implantation des Peuls du Fouta Djallon dans le Fouladou 1867-1958, Dakar, Mémoire de Maîtrise, Département d'Histoire, FLSH, UCAD, 2001, 312 p.

Begueria, (S), (S.M), Reg, Latorre, (B), Standardized Precipitation Evapotranspiration Index (SPEI) revisited: Parameter Fitting, evapotranspiration models, tools, datasets and drought monitoring. *Int. J. Climatol., 34*, 2005, pp. 3001-3023.

Béal, (V), *« Politiques urbaines et développement durable : vers un traitement entrepreneurial des problèmes environnementaux ? »*, Environnement Urbain / Urban Environment [En ligne], Volume 3 | 2009, mis en ligne le 09 septembre 2009, http://journals.openedition.org/ eue/966, pp. 1-26.

Beaud (M), L'Art de la thèse, La Découverte, Paris, 1999, 208 p.

Beaud (S), Weber (F), Guide de l'enquête de terrain, quatrième éditions, La Découverte, Paris, 2010, 334 p.

Becker (C), Mbaye, (S), Thioub, (I), *« AOF Réalités et héritages sociétés Ouest africaines et ordre colonial 1895-1960 »*, Direction des Archives du Sénégal, Dakar, 1997, pp. 192-195.

Benkouider, Y, *« L'Afrique Subsaharienne, les freins au développement »*, Géolinks, 25 Septembre 2015, http://www.geolinks.fr/lafrique-subsaharienne-les-freins-au-developpement.

Beaumais (O), *« Développement durable et économie », in Hatier*, Paris, 2005, pp. 55-82.

Benamrane (D), *« Crise de l'habitat : perspectives et développement socialiste en Algérie »*, in Revue géographique des pays Méditerranéens, troisième série, tome 47, Alger, 1-1983, pp. 47-48.

Béranger-Féraud (L.J.B), Etude sur les populations de la Casamance (côte Ouest de l'Afrique intertropicale), Imprimerie L.Danel, Paris, sans date.

Béranger-Féraud (L.J.B), Les peuplades de la Sénégambie, Editions Nendeln : Krans Reprint, Paris, 1973, 419 p.

Berque (A), Histoire de l'Habitat idéal de l'Orient vers l'Occident, Editions du Félin, Paris, 2010, 392 p.

Beschi (S), Cally (S), Costa (A.F), D'hier à demain les modes de transports doux en ville, le cas Grenoblois, Grenoble, Institut d'Urbanisme, d'Aménagement et d'Administration Territoriale de Grenoble, Université Joseph Fourier, 2006.

Blanquart (P), Histoire de la ville pour penser la société, La Découverte, Paris, 1997, 192 p.

Blunier, (P), La collecte et le transport mécanisés des boues de vidange dans la ville de Ouahigouya (Burkina Faso) analyse du marché et proposition de réorganisation des flux financiers, Travail pratique de diplôme, Section Sciences et ingénierie de l'environnement, 2004, 90 p.

Banque mondiale, 2012 : Fiche de résultats : Accès à l'eau potable et à l'assainissement. http://www.banquemondiale.org/fr/results/2013/04/12/water-sanitation-results-profile

Barrios (S), Climatic change and rural-urban migration: The case of sub-Saharan Africa. *Journal of Urban Economics,* 60 (3), 2006, pp. 357-371.

Bocandé, (B), *« Notes sur la Guinée portugaise ou Sénégambie méridionale ». In Bulletin de la Société de la Géographie de Paris,* 3e Série, Tome XI (mai-juin 1849), pp. 165-350 (juillet-août), Tome XII, pp. 57-93.

Bochet (B), *« Morphologie urbaine et développement durable : transformations urbaines et régularisation de l'étalement », in Enjeux du développement urbain durable : transformation urbaines, gestion des ressources et Gouvernance*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2005.

Bochet (B), Da Cunha (A), *« Développement urbain durable, vue sur la ville », Observatoire Universitaire de la Ville et du Développement Durable*, n° 1, 2002 pp. 18-33.

Boilat (L), Esquisse sénégalaises, Karthala, Paris, 1984, 495 p.

Bolay (J.C), Pedrazzini, (Y), Rabinovich, (A), *« Quel sens au développement durable dans l'urbanisation du Tiers Monde ? », Les Annales de la recherche urbaine*, Développement et coopération, n° 86, Secrétariat permanent du plan Urbanisme-Construction –Architecture, Ministère de l'Equipement, 2000, Paris, pp. 77-84.

Bouly, L, Cisse, A, Faye, C, *« Problématique de la gestion des eaux pluviales dans les villes des pays en voie de développement : cas du quartier de Santhiaba et Belfort (commune de Ziguinchor, Sénégal) », Larhyss Journal*, n°39, 2019, pp. 313-331.

Boulègue (J), Les luso-africains se la Sénégambie XVIe -XIXe siècle, Centro de Documentacion e Informacao do IICT, Lisboa, 1989, 117 p.

Boulègue (J), Les grands Royaumes Wolof (Sénégal) : Le Grand Jolof XIIIe-XVIe siècle, Vol 1, Karthala, Paris, 2013, 131 p.

Boutaud (B), *« Quartier durable ou éco-quartier? », Cybergéo: European journal*, 2015, pp. 1-10.

Bouquet, (C), *« L'artificialité des frontières en Afrique subsaharienne : turbulence et fermentation sur les marges », Les Cahiers d'Outre-Mer*, 222, 3003, pp. 181-198.

Bourquet, (C), *« Côte d'Ivoire : quatre consultations pour une transition ». Afrique Politique*, Paris, Juin 2002, pp. 313-342.

Bureaux du PNUE, Secrétariat de la Convention sur la Biodiversité, www.unep.org.

Brosselard (H), La Guinée portugaise et les possessions françaises voisines : conférence faite le 02 avril 1889 à la Société de Géographie de Lille, Lille, Imprimerie L.Danel, 1889, 116 p.

Brosselard, (H), Voyage dans la Sénégambie méridionale et en Guinée portugaise 1886, in Tour du Monde, Le Tour du Monde, t, 57, 1889, pp. 97-144.

Bruel (A.S), *« Maîtriser les eaux,* Jardin et eau des idées pour économiser la ressource, Actes Sud/PUCA, Mars, 2018, 125 p.

Brun (G), *« La mobilité urbaine : questions récurrentes et réponses de la recherche », Dossier Economie et Humanisme*, n° 359, décembre 2001, pp. 10-15.

Bruno (J.C), Croissance urbaine dans les pays tropicaux : Ziguinchor en Casamance, une ville moyenne du Sénégal, Centre d'Étude de Géographie n° 36, Paris, 1979, 162 p.

Cabinet Enerdata, *« Développement durable : bilan bilan 2011 de la demande énergétique mondiale »*, 5 juin 2012, *https://www.futura-sciences.com/planete/actualites/developpement-durable-developpement-durable-bilan-2011-demande-energetique-mondiale-39146/*

Cadre de référence de la ville européenne durable mars 2004, www.territoire.gouv.fr…/adaptation_changement_climatique.

Camara (S), Bangoura (A), Valorisation des ressources en eau en Guinée en vue d'un développement économique et social durable. *J. Wat. Env. Sci.* Vol. 1, (Numéro spécial COP22), 2017, pp. 106-114.

Cabral (A), *Guinée portugaise » : le pouvoir des armes*, François Maspéro, Paris, 1970.

Cahen (M), *« Vilas » et « Cidades » Bourgs et Villes en Afrique lusophone,* L'Harmattan, Paris, 1989.

Cahen (M), Bourgs et villes en Afrique lusophone, harmattan, Paris, 1989, 301 p.

Camagni (R), Gibelli (M.C), Développement urbain durable : quatre métropoles européennes, Editions de l'Aube, Paris, 1997, 174 p.

Caldeira, (K), climatologue de la Carnegie Institution for Science, in Revue Scientifique Science Advances, repris par Direct Matin n° 1312 du Mercredi 16 septembre 2015.

Cavalier, (G), *« La nouvelle politique urbaine de la Banque Mondiale : un essai à transformer »*, Les Annales de la recherche urbaine, Développement et coopération, n° 86, Paris, Secrétariat permanent du Plan Urbanisme-Construction-Architecture, Ministère de l'Equipement, 2000, pp. 150-153.

Charlot (A), Du quartier à la ville durable : Vers un nouveau modèle urbain, Victoires Editions, Paris, 2012, 159 p.

Charlou, (Y), *« Qu'est-ce-que le Développement durable »*, mise à jour le Vendredi, 27 Août 2010 11:09, pp. 1-2,

http://www.nerac.fr

Carloz, (L.F.M), Géographie médicale du Sénégal, UCAD, Thèse de Doctorat De 3 eme cycle Département de Géographie, FLSH, 1968-1969, 320 p.

Chakirou-Roufai (M), *Pauvreté, démocratie et développement humain durable : enjeux et perspectives dans le cadre du nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD)*, Paris, Ecole Doctorale de Paris-Université la Sorbonne Paris IV.

Carvalho, (G), Contribution Machat, (J), Les Rivières du Sud et le Fouta-Diallon, essai de synthèse des documents imprimés concernant la Géographie physique et les civilisations indigènes de ces pays, Thèse de Doctorat, Faculté des Lettres de l'Université de Paris, 1906, pp. 10-11, à l'histoire de la Casamance, Afrique-Documents, n° 91, 1967, 225 p.

Chalas (Y), L'invention de la ville, Economica, Paris, 2000, 208 p.

Chalas (Y), *« La ville de demain sera une ville nature »*, Institut d'Urbanisme de Grenoble, sans date, pp. 1-9.

Chinois, (Y), La mangrove verdit en Casamance, au-senegal.com, publié le 21 Novembre 2013. https://www.au-senegal.com/la-mangrove-reverdit-en-casamance,6765.html

Champaud, (J), *« Les villes africaines et l'environnement »,* ORSTOM, Fonds documentaire, n° 38119, cote B, Colloque sur l'écologie urbaine, Septembre 1991, pp. 1-11.

Choay (F), Merlin (P), Dictionnaire de l'urbanisation et de l'aménagement, PUF, Presses Universitaires de France, Paris, 2005, 723 p.

Charlot (A), Du quartier à la ville durable : vers un nouveau modèle urbain, Victoires Editions, Paris, 2012, 159 p.

Charlot-Valdieu (C), Outrequin (P), L'urbanisme durable : concevoir un écoquartier, Editions Le Moniteur, Paris, 2009, 295 p.

Charlot-Valdieu (C), Outrequin (P), Intégration du développement durable dans les projets d'aménagement et de renouvellement urbain : Actes de la conférence Européenne des 2 et 3 Février 2004, Commission Européenne La Calade, Valbonne, 2004, 207 p.

Charlot-Valdieu (C), Outrequin (P), Robbins (P), « La démarche HQE2R, volume 2 Outils et Recommandations HQE2R pour intégrer le développement durable dans les projets d'aménagement et/ou de renouvellement urbain », sans date.

Charlot-Valdieu (C), Outrequin (P), L'Urbanisme durable, concevoir un éco-quartier, Edition du Moniteur, Paris, 2009, 295 p.

Chassande (P), Développement durable : Pourquoi ? Comment ?, Editions Edisud, Aix-en-Provence, 2002, 252 p.

Chenal (J), La ville ouest africaine. Modèle de planification de l'espace urbain, MétisPresses, Lausanne, coll. « vues d'ensemble », 2013, 362 p.

Cheneau-Loquay, (A), *« La raison, Géographie « des » Casamance »* : 47-68, in F.G, Barbier Wiesser, Comprendre la Casamance, Chronique d'une intégration contrastée, Karthala, Collection Hommes et Sociétés, Paris, 1994, p.p. 54-56.

Chorfi, (K), Younesi, (K), *« Le foncier urbain entre opportunité et maîtrise. Cas de Sétif (Algérie). », Penser la ville-approches comparatives*, Octobre 2008, Khenchela, Algérie, 9 Mai 2009, pp. 1-12.

« Climat : 2015, année décisive », in Alternatives économiques, les chiffres 2015 l'économie la société en 30 thèmes et 200 graphiques, hors-série, n° 102, octobre 2014, pp. 76-77.

Cluzet (A), Ville libérale, ville durable ? Répondre à l'urgence environnementale, Editions de l'Aube, Paris, 2003.

Cultru, (P), *« Premier voyage du Sieur la Courbe fait à la coste d'Afrique en 1685 »* (Bibliothèque de la Société de l'Histoire des colonies françaises), Revue d'Histoire Moderne Contemporaine. 1993, pp. 461-462.

Crimi (B), *« Guinée Bissau naissance d'un Etat »*, 1973, pp. 24-29.

CONGAD : Livre bleu « L'eau, la vie, le développement humain » Rapport pays : Sénégal, Document de consultation fourni par SENAGROSOL CONSULT, 2009, 72 p.

Coquery-Vidrovitch, (C), *« Histoire et perspective des frontières en Afrique du XIIeme au XXeme siècle »*, in Des frontières en Afrique du XIIeme au XXeme siècle, Bamako, UNESCO, Comité International des Sciences Historiques, 1999, pp. 39-54.

Cyr (M.I), Problématique de l'habitat à Ziguinchor, Sénégal : Solutions pour une approche durable pour un appui à l'amélioration des conditions de vie des habitants de Kandé et Boucotte Centre, Cycle

d'études Postgrades et Master européen en Architecture et Développement Durable, Toulouse, 2003, 117 p.

Dah, (P), Contribution à la gestion durable des boues de vidange de la Commune Rurale de Saaba, Mémoire pour l'obtention du Master en Ingénierie de l'eau et de l'assainissement, option eau assainissement, Institut International d'Ingénierie, Ouagadougou, 2012-2013, 82 p.

Damon, (J), « L'essor des métropoles et des mégalopoles : perspectives mondiales », Médias Citoyens, 4 octobre 2020. https://www.telos-eu.com/fr/societe/lessor-des-metropoles-et-des-megapoles-perspective.html

Da Cunha (A), Knoepfel (P), Leresche (J-P), Nahrath (S), Enjeux du développement urbain durable: Transformations urbaines, gestion des ressources et Gouvernance, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2005, 471 p.

Da Silveira (J.R), *« La spatialisation d'un rapport colonial Bissau (1900-1960): »*, Bourgs et villes en Afrique de lusophone, Harmattan, Paris, 1989, pp. 74-95.

David (P), Les Navétanes : Histoire des migrants saisonniers de l'arachide en Sénégambie des origines à nos jours, Les Nouvelles Editions Africaines, Dakar, 1980, 525 p.

Davidson (B), *Révolution en Afrique : la libération de la Guinée portugaise*, Editions du Seuil, Paris, 1969.

Délimitation et démarcation des frontières en Afrique, considérations générales et études de cas, Commission de l'Union Africaine, Département Paix et Sécurité, Addis-Abeba, septembre 2013, 318 p.

De Benoist (J.R), L'Afrique Occidentale Française de 1944 à 1960, Les Nouvelles Africaines, Dakar, 1982.

De Benoist (J.R), *« Guinée Bissau, le socialisme du bon sens »*, 1976, pp. 14-18.

De Moraes (N.I), A la découverte de la petite côte au XVIIième siècle (Sénégambie-Gambie), Tome 1 : 1600-1621, Initiations et études africaines, UCAD, Dakar, IFAN, 1993.

De Rdkowski (G-H), Anthropologie de l'habiter. Vers le nomadisme, PUF, Presses Universitaires de France, Paris, 2002, 166 p.

De Sardan (J-P.O), Anthropologie et développement : essai en socio-anthropologie du changement social, Karthala, Paris, 1998, 221 p.

Diallo (M), La Compagnie générale des oléagineux tropicaux en Casamance : autopsie d'une opération de mise en valeur coloniale 1948-1962, Paris, Karthala, 479 p.

Diémé, (J.S), Problématique de la gestion des ordures ménagères dans la commune de Ziguinchor : systèmes de gestion et impacts environnementaux. Mémoire de maîtrise de Géographie, Université Gaston Berger Saint-Louis, 2007, 109 p.

Dianoux (J.H), *« La Guinée Bissau et les iles du Cap-Vert »*, 1980, pp. 1-17.

Dias Van Dunem (F.J.F), Les frontières africaines, Aix-en-Provence, Thèse de doctorat de Droit, Université Aix-en-Provence, 1969, 367 p.

Diatta (O), La Casamance: Essai sur le destin tumultueux d'une région, L'Harmattan, Paris, 2008, 258 p.

Diatta, (X), Fiju di terra : La crise casamançaise racontée à mes enfants, Québec, Kman Jan, 2017, 187 p.

Didier (C), Le développement durable : pour une approche différente de la vie urbaine, Lyon, 2007, 79 p.

Diédhiou (A), Le patrimoine architectural de la ville de Ziguinchor : de 1888 à nos jours, Dakar, UCAD, 2012.

Deuxième Document de Stratégie Nationale pour la Réduction de la Pauvreté (DENARP II) 2011-2015, Bissau, juin 2011, 127 p.

Diop (A), Enjeux urbains et développement territorial en Afrique contemporaine : l'espace UEMOA, Karthala, Paris, 2008, 176 p.

Diop, (A.B), *« La tenure foncière en milieu rural Wolof (Sénégal) ; historique et actualité »*, Notes Africaines, 1968, pp. 48-52.

Diop (A.M), Société Manjak et migration, Paris, PUF, 1996, 219 p.

Diop (M.C), Le Sénégal et ses voisins, Sociétés-Espaces-Temps, Dakar, 1947, 325 p.

Diouf (M), Histoire du Sénégal : le modèle islamo-wolof et ses périphéries, Paris, Maisonneuve et Larose, 2001, 119 p.

Djellouli, (Y), Cyria, (E), Bennasr, (A), Chevalier, (J), *« L'étalement urbain : un processus incontournable ? »*, Presses Universitaires de Rennes, 2010, www.pur-editions.fr, pp. 9-18.

Donelha (A), Descrição da Sierra Leoa e dos Rios de Guiné do Cabo Verde, Centro de estudos de cartografia Antigo, Lisboa, 1625, 435 p.

Dossier Guinée Bissau, la Guinée Bissau met le cap sur les énergies renouvelables, Août-Septembre 2015, 68 p.

Dollfus (O), *« Chapitre 2. Le monde dans ses lieux », in*, La mondialisation, sous la direction de Dollfus Olivier. Paris, Presses de Sciences Po, « La Bibliothèque du citoyen », 2007, p. 29-43. URL : https://www.cairn.info/la-mondialisation--9782724610369-page-29.htm

Dumas, (L.R), « Guinée-Bissau: le cajou, cette noix oléagineuse qui sauve l'agriculture », septembre 2017, https://www.francetvinfo.fr/journaliste/laurent-ribadeau-dumas/16.html

Dupre (K), *« Ville ou quartier durable en Finlande : entre modèle et fantasme »*, Deshima n° 6, 2012, pp. 39-65.

Energie durable pour tous à l'horizon 2030, Guinée Bissau : Evaluation rapide et Analyse des Gaps, CEDEAO, 2010-2030, Avril 2013, 45 p.

Etat des énergies renouvelable en Europe, Édition 2012, 12e Bilan EurObsev'ER, 2012, 109 p. https://www.decitre.fr/livres/etat-des-energies-renouvelables-en-europe-5552913620059.html

Enders (A), Histoire de l'Afrique lusophone, Chandeigne, Paris, 1994.

Estaing (V.G), *« Le nouvel état du monde : entretien accordé à Paris-Match », in SOFEDIR*, 1979, pp. 1-18.

Fauvel (C), La portée novatrice du développement durable dans la maîtrise aménagiste. Faut-il passer d'une logique d'incertitude à une logique d'inconcevabilité ? Les leçons de l'expérience marocaine, Grenoble, Thèse de Doctorat de 3ème Cycle Géographie, Université Grenoble 1, 2010. 337 p.

Faye (O), *« La crise Casamançaise et les relations du Sénégal avec la Gambie et la Guinée Bissau 1980-1992 », in Le Sénégal et ses voisins*, Dakar, Sociétés Espaces Temps, 1994, pp. 189-212.

Fedanga (J), Genèse et évolution des frontières africaines contemporaines, les frontières de l'Afrique Équatoriale française, 1885-1945, Aix-en-Provence, 1986.

Faye (C), Evaluation et gestion intégrée des ressources en eau dans un contexte de variabilité hydroclimatique : cas du bassin versant de la Falémé. Thèse de Doctorat, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 2013, 309 p.

Faye, (C), Gomis, (E.N), Dièye, (S), *« Situation actuelle et développement durable des ressources en eau au Sénégal », in Ecological Engineering and Environnement Protection*, N°1, 2018, pp. 5-16.

Faye, (Mb.M), Cadre de politique de réinstallation des populations (CPRP), République de la Guinée Bissau, Ministère de l'Économie et des Finances, Rapport final, Dakar-Sénégal, Janvier 2017, 84 p.

Facilité africaine de l'Eau, Amélioration de la gestion et de la valorisation des boues de vidange dans la ville de Ziguinchor, Rapport d'évaluation, Tunis Avril 2013, 72 p.

FAO. Site web AQUASTAT. Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture. Site consulté le 21/05/2017. Disponible sur : http://www.fao.org/statistics/fr/. 2016.

Fernandez (V), Description de la carte de la côte Occidentale de l'Afrique (Sénégal au Cap-Vert de Monte Archipels), NEA, Dakar/Abidjan, 1980, 526 p.

FLamand (J.P), Loger le peuple : essai sur l'histoire du logement social, Editions La Découverte, Paris, 1989.

Forest (J), Hamadouch (A), Quand l'innovation fait la ville durable, Presses polytechniques et universitaires romandes, Italie, 2015, 208 p.

Fonds pour l'Environnement Mondial, Guinée-Bissau, Renforcer la capacité d'adaptation et de résistance des secteurs de l'agriculture et de l'eau à la modification du climat, Fonds pour les Pays les Moins avancés, août 2009, 66 p.

Georges (P), Encyclopédie de la géographie, Economica, Paris, 1992.

Gestion foncière au Sénégal : enjeux, état des lieux et débats, Actes, Initiative Prospective Agricole et Rurale, décembre 2010, 42 p.

GIEC, 2014.

Gillett, (W), Responsable de l'unité "Énergie renouvelable", Agence exécutive pour la compétitivité et l'innovation (AECI) de la Commission européenne, État des énergies renouvelables en Europe, Édition 2012, 12e bilan EurObserv'ER.

Gomis (E.N), Les réseaux d'alcool à Grand-Yoff de 1950 à 2012, Dakar, Mémoire de Maîtrise, FLSH, Département d'Histoire, UCAD, 2012, 175 p.

Gomis (E.N), *« Urbanization and sustainable cities in sub-Saharan Africa : The problem of waste management in Bissau and Ziguinchor Urbanisation et villes durables en Afrique subsaharienne : Le problème de la gestion des déchets à Bissau et à Ziguinchor », EWASH & TI Journal*, Volume 2 Issue 4, Page XX-XX Environmental and Water Sciences, Public Health & Territorial Intelligence Env.Wat. Sci. pub. H. Ter. Int. J. ISSN Electronic Edition : 2509 - 1069 Acces on line : http://revues.imist.ma/?journal=ewash-ti/, 2018, pp. 1-16.

Gomis (E.N), Dièye (S), *« Vulnérabilité et stratégies d'adaptation aux inondations en Afrique de l'Ouest : cas de l'estuaire de Bissau (Guinée-Bissau) »*, Actes de Colloque international LMI-PATEO-UAZIG, Université Assane Seck de Ziguinchor (Sénégal), du 19 au 22 novembre, 2016, L'Harmattan-Sénégal, 202, pp. 147-166.

Godonou, (J.L), Unité d'Implémentation du Projet d'Urgence d'Amélioration des Services en Eau et en Electricité, Actualisation du Cadre de Gestion Environnement et Sociale du Projet d'Urgence d'Amélioration des Services de l'Eau et de l'Electricité, Rapport final, Novembre 2016, 100 p.

Granier (J.B), Géographie urbaine, Paris, Armand Colin, 2006, 360 p.

Grey (D), Sadoff (C.W), Water for Growth and Development, document thématique présenté au IVe Forum mondial de l'eau (Mexico, Mexique, 16-22 mars 2006), México, CONAGUA, 2006 44 p.

Guinée Bissau 2025 sol na Iardi Plan Stratégique et Opérationnel 2015-2020, Février 2015, 151 p.

Guinée-Bissau Population 2019-Country Meters.info.

Guichonnet, (P), Raffestin, (C), Géographie des frontières, PUF, Paris, 1974, 223 p.

Human development Reports, Perspective monde, 17/12/2019

Hugon (P), Le développement durable en question, Pessac, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, 2006, 341 p.

Hulton, (G), & World Health Organization, Global costs and benefits of drinking-water supply and sanitation interventions to reach the MDG target and universal coverage, 2012, 67 p.

Honegger (A), Tabarly (S), *« La "gestion durable des ressources en eau" dans le bassin du Rhône, de la théorie à la pratique »*. Université de Lyon, UMR / CNRS 5600 EVS) pour Géoconfluences, 2011, pp. 1-12.

Introduction des zones humides de la ria Casamance, www.idee-casamance.net, pp. 1-15.

Initiative Energie durable pour tous (SE4ALL), Plateforme africaine, Groupe de la Banque Africaine de Développement, https://www.afdb.org/fr/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/sustainable-energyfor-all-se4all

Jabeen, (A), Huang, (X.S), and Amir M, The Challenges of Water Pollution, Threat to Public Health, Flaws of Water Laws and Policies in Pakistan. Journal of Water Resource and Protection, 7, 2015, 1516-1526. http://dx.doi.org/10.4236/jwarp.2015.717125

Jamati, (C), Schoepfer. (A), *« L'Afrique et l'eau »,Géoéconomie*, 2014/1, n° 68, pp. 177-186.

Julienne (C), Logement solutions pour une crise fabriquée, Editions Les Belles Lettres, Normandie, 2006, 332 p.

Julien (F), Maîtrise de l'eau et développement durable en Afrique de l'ouest : de la nécessité d'une coopération régionale autour des systèmes hydrologiques transfrontaliers. *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], 7 (2) Disponible sur URL : http://journals.openedition.org/vertigo/2402 ; DOI : 10.4000/vertigo.2402, 2006.

Kébé, (M), *« La délimitation des frontières entre le Sénégal et la Gambie anglaise, un obstacle à l'expansion française (1805-1920), in Becker Ch, Mbaye, S, et I, Thioub, AOF, Réalité et héritages sociétés Ouest africaines et ordre colonial, 189-1960, ANS, Dakar, 1997, pp. 115-124.*

Koanda, (H), Vers un assainissement urbain durable en Afrique Subsaharienne : Approche innovante de planification de la gestion des boues de vidange, Thèse n° 3530 (2006), Faculté Environnement Naturel, Architectural et Construit, Institut des sciences et technologies de l'environnement, Section des Sciences et Ingénierie de l'Environnement, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, le 30 Mai 2006, p. 20-21.

Lanne, (B), cité par Christian Bourquet dans *« L'artificialité des frontières en Afrique subsaharienne. Turbulences et fermentation sur les marges »*, 2003, pp. 181-198.

Les réformes foncières en Afrique de l'Ouest : Secrétariat du Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, Août 2006, 71 p.

La Charte d'Aalborg a été adoptée par les participants à la conférence européenne sur les villes durables qui s'est tenue dans la ville danoise d'Aalborg le 27 mai 1994. Elle se présente comme une anti-charte d'Athènes, prônant une densité et une mixité des fonctions urbaines au service du développement durable.

Lévy, (K), Salat, (S), Bourdic, (L), *« Analyse critique des dynamiques et enjeu de l'urbanisation à Johannesburg »*, Cahiers des IFRE n° 1, Novembre 2014, pp. 32-40

Les Etats et les villes francophones unis face aux défis du changement climatique, Plaidoyer pour la reconnaissance du rôle majeur des autorités locales dans la lutte contre les effets du changement climatique exemple du Sénégal, Dakar, 11-12 Septembre 2015, 81 p.

Le Sénégal : revue du contexte socio-économique, politique et environnemental, Rapport d'étude, Recherche pour des futurs résilients au climat, Innovation Environnement Développement Afrique (IED) Promouvoir la Résilience des Économies en zone Semi-Arides (PRESA), Août 2015, 88 p.

« Le foncier au Sénégal : état des lieux et perspectives pour la modernisation de l'agriculture », séance académique solennelle, 24 mars 2016.

Le contexte économique de la Guinée Bissau, www.expert-comptable-international.info/fr/pays/guinéabissau/économie-3.

Le Père (J.R.B), *« La Guinée Bissau : le démarrage d'un nouvel Etat »*, 1976, pp. 11-17.

Lopes (C), Etnia, estado e relações de poder na Guiné Bissau, Lisboa, Biblioteca de Estudos Africanos, 2002, 147 p.

Loi d'orientation sociale n° 2010-15 du 6 Juillet 2010.

Loi n° 2013-10 du 28 Décembre 2013 portant Code général des Collectivités Locales, article n° 73.

Loi n° 2009 -26 du 8 juillet 2009, portant modification de l'article 68 de la loi n° 2008 - 43 du 20 août 2008 portant partie législative du Code de l'urbanisme.

Loi n° 2008 - 43 du 20 août 2008 portant partie législative du Code de l'urbanisme.

Loi n° 64-46 du 17 juin 1964 relative au Domaine national. J.O. 3692, p. 905.

Liu, (Y), Cui, (G), Guinée Bissau : financement de la BAD pour le secteur électricité, mis en ligne le 19 Novembre 2015 à 08h 06, french.peopledaily.com.cn/Afrique/n/2015/1119/c96852-8978653.html.

Lynch (K), L'image de la cité, Paris, Dunod, 1969, 1998, 221 p.

Machat (J), Rivière du Sud et le Fouta-Diallon, Thèse de Doctorat de 3ème Cycle, Faculté des Lettres de l'Université de Paris, Paris, Augustin Challamel, 1905, 236 p.

Manga (M.L), La Casamance dans l'histoire contemporaine du Sénégal, L'Harmattan, Paris, 2012, 347 p.

Magnan, (A), La vulnérabilité des territoires littoraux aux changements climatique : mise aux point conceptuelle et facteurs d'influence, Institut du Développement Durable et des Relations Internationales (IDDRI), n° 01/2009 Changement Climatique, Paris, 2009, 29 p.

Marguerat, (Y), L'Urbanisation de l'Afrique Noire et ses conséquences : Conférence à l'O.C.D.I, Centre ORSTOM de Lomé, Cotonou, le 13 Février 1991, pp. 1-9.

Marne : Stratégie National et Plan d'Action pour la Conservation de la Diversité Biologique en Guinée-Bissau. PNUD/GEF, 2002, 180 p. Annexes.

Marius, (C), Mangroves du Sénégal et de la Gambie. Pédologie, géochimie, mise en valeur et aménagement. Trav. Doc. ORSTOM, Paris, 1985, 193, 357 pp.

Mariani-Ebrard (F), L'Urbanisation du monde depuis 1950, Paris, Economica, 1993, 372 p.

Mariani-Ebrard, (F), L'humanité agglomérée (The agglomerated population) », *In Bulletin de l'Association de géographie français*, 71e année, décembre 1994-5, pp. 529-542.

Marvaud (A), Le Portugal et ses colonies, étude politique et économique, Maisons Félix Alcan et Guillaumin Réunies, Paris, 1912, 380 p.

Meguelle (P), Chefferie coloniale et égalitarisme Diola. Les difficultés de la politique indigène de la France en Basse-Casamance (Sénégal) 1828-1923, L'Harmattan, Paris, 2012, 648 p.

Meite (Y), Gouvernance du transport du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire), Strasbourg, Thèse de Doctorat de Sociologie, Université de Strasbourg, École Doctorale Sciences Sociales et Humaines, perspectives européennes, 2014, 327 p.

Maité (Y), *« Transport urbain à Abidjan et problématique de développement durable »*, Marrakech, Université Cadi Ayyad, sans date, pp. 1-12.

Mallet, (J), Les villes vertes : analyse de leurs réalisations et proposition de recommandations pour leur développement, Essai présenté au Centre universitaire de Formation en Environnement en vue de l'obtention du grade de Maître en environnement, Université de Sherbrooke, Québec, 2012, 122 p.

Mbow (C), Diop (A), Diaw (A.T), Niang (C.I), *« Urban sprawl development and Flooding at Yeumbeul Suburb (Dakar, Senegal) »*, *African Journal of Environmental Science and Technology*, Vol. (4), 2008, pp. 75-88

Mendy (F), La ville de Bissau : Aménagement et gestion urbaine, Dakar, Thèse de Doctorat de 3eme Cycle, Département de Géographie, FLSH, UCAD, 2005, 322 p.

Ministère de l'Hydraulique/DGPRE, 2007.

Mise à jour du Schéma Directeur de l'Eau et l'Assainissement DE LA Guinée Bissau (2012-2020), Plan d'Action OMD-SMDD pour l'Approvisionnement en Eau Potable et l'Assainissement (AEPA), Rapport provisoire Janvier 2010,

Mettas (J), La Guinée portugaise au XXeme siècle, Académie des sciences d'Outre-Mer, Paris, 1985, 127 p.

Metzger (P), Couret (D), *« La ville durable côté Sud : entre utopies et pratiques »*, coll. *in Martin Jean-Yves* (E.D), Leroy (G) (COLLAB). Développement durable? : doctrines, pratiques, évaluations », 2002, pp. 161-181.

Ministère de l'Education Nationale de la Guinée-Bissau, Programme sectoriel de l'éducation de la Guinée-Bissau 2017-2025, Juin 2017, 99 p.

Moraes (G), Castro (A), Annuaire de la Province de Guinée, Bolama, Lisboa, Imprimerie nationale, 1925.

Massiah, (G), Tribillon, (J.F), Villes en Développement, Ed. La Découverte, Paris, 1988, 320 p.

Nadira (S.N), Shixiang (L), *«The Current Situation and Sustainable Development of Water Resources in Bangladesh ».American Journal of Water Science and Engineering*. 4, (1), 2018, pp. 9-15.

Niasse, (M), *« Prévenir les conflits et promouvoir la coopération dans la gestion des fleuves transfrontaliers en Afrique de l'Ouest », VertigO*, 5, (1), 2004, pp. 4-16.

Ndiaye, (A), *« La réforme des régimes fonciers au Sénégal : condition de l'éradication de la pauvreté rurale et de la souveraineté alimentaire »*, in Réponses de la gauche aux crises agraires africaines, 2011, pp. 35.

Ndiongue, (M), *« Périphérie urbaine et risques d'inondation à Dakar (Sénégal) : le cas de Yeumbeul Nord »*, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, eso, travaux et documents, n°37, Juin 2014, pp. 45-54.

Ngom, (N), La problématique de la mobilité urbaine : l'accessibilité du centre-ville dakarois par le système de transport collectif routier, Thèse de doctorat de 3ème, Dakar, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Université Cheikh Anta Diop, 2011, 317 p.

Noubouwo, (A), Optimiser la conception et la mise en œuvre des politiques urbaines, Revue Interventions Economiques, hors série, 2017, pp. 73-77, http://journals.openedition.org/interventionseconomiques/5833.

Observatoire Economique et Statistique d'Afrique Subsaharienne, « Projections démographiques en Guinée Bissau 2009-2030 », Instituto Nacional de Estatistica, 2013.

Ogalama, (Y.G), La pratique de l'urbanisme en Afrique subsaharienne : bilan et perspective stratégique. L'exemple de la ville de Bangui (Centrafrique), Thèse de Doctorat, École Doctorale Science de l'Homme et de la Société, Université François Rabelais de Tours, 17 Décembre 2013, 277 p.

Ouaba, (A.P), Changements climatiques, dynamique de la végétation et perception paysanne dans le Sahel burkinabè. Thèse de Doctorat Unique, Université de Ouagadougou (Burkina Faso), 2013, 305 p.

Olivier (P), 2016 : Un conflit de l'eau inédit en Inde. Les guerres de l'eau auront-elles lieu ? Disponible sur : http://www.partagedeseaux.info/Une-conflit-de-l-eau-inedit-en-Inde.

PNUD, République de la Guinée Bissau, Auto-évaluation des besoins en Renforcement des capacités en matière de Gestion de l'Environnement National et Mondial, Avril 2011, 113 p.

PNUD, Human Development Indices and Indicators, United Nations DevelopementProgramme, 2018 Statistical Update, 123 p.

Paulme, (D), *« Régime foncier en Afrique Noire »*, Présence Africaine, 1963, pp. 109-132.

Pappalardo, (M), présidente de l'ADEME, préface du livre Réussir un projet d'urbanisme durable : méthode en 100 fiches pour une approche environnementale de l'urbanisme AUE, Éditions le Moniteur, Paris, 2006, 353 p.

Paquot (T), L'urbanisme c'est notre affaire !, L'Atalante, Nantes, 2010, 174 p.

Pélissier (R), Naissance de la Guinée portugaise et africaine en Sénégambie, 1841-1936, Orgeval, 1989, 350 p.

Pélissier, (P), Atlas du Sénégal, Éditions Jeune Afrique, 2e édition, 1983, 72 p.

Piveteau (A), *« Décentralisation et développement local au Sénégal chronique d'un couple hypothétique », Revue Tiers-Monde*, n° 181, 2005, pp. 71-93.

Pinel, (A), *« Lorsque le Sud innove en matière durable. Le projet de transport en commun d'Amman », Environnement Urbain*, volume 7, 2013, pp. 31-42.

P-Lévy (F), Segaud (M), Anthropologie de l'espace, Centre Info, Université de Besançon Centre Georges Pompidou, Paris, 1983, 345 p.

Plan National pour l'Adaptation aux changements climatiques, République du Sénégal, Avril 2006, 84 p.

Petit État insulaire en développement, 1er Rapport National de la Mise en Œuvre de la Stratégie de Maurice + 5, zone côtière de la Guinée Bissau, Rapport compilé avec la contribution du Système des Nations Unies Guinée Bissau et UNDESA, Janvier 2010, 35 p.

Policy (B), *« Décentralisation et réforme foncière au Sénégal »,* Initiative Prospective Agricole et Rurale, n°5, 2015, pp. 1-4.

« Population mondiale : 68% de citadins en 2050 contre 55% aujourd'hui », www.ladepeche.fr, publié le 16/05/2018.

Priorité de l'Afrique pour le développement durable, Afrique Renouveau, Avril 2012, https://www.un.org/africarenewal/fr/magazine/avril-2012

Projet d'Amélioration du Service de l'Électricité dans la ville de Bissau, Résumé du Plan de Gestion Environnementale et Sociale, pp. 1-17.

Programme D'eau Potable et d'Assainissement du Millénaire. Revue annuelle conjointe du secteur de l'eau potable et de l'assainissement. Document de travail, République du Sénégal, 2011, 14 p.

Quenault, (B), Vulnérabilité et résilience au changement climatique en milieu urbain : vers de nouvelles stratégies de développement urbain durable ?, Projet de recherche PIRVE 20-2051, Rapport final, volume 1, Juin 2011, 203 p.

Rabelais, (P), *« Domaine national et développement au Sénégal »,* Bulletin de l'IFAN, 41, B.3, 1979, pp. 508-538.

RGPH, Rapport National de présentation, Ministère de l'économie et des finances, Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, 2002, 125 p.

Rapport de base pour la politique en matière d'énergies renouvelables de la CEDEAO (PERC), version finale Septembre 2012, 216 p.

Rapport du PNUD, L'Afrique et les Objectifs du Millénaire pour le Développement, 2007.

Rapport perspective de l'urbanisation mondiale, ONU, 2007.

Rapport National sur la Situation de l'Éducation pour tous/ : Sénégal 2015, 60 p.

Rapport de base pour la politique en matière d'énergies renouvelables de la CEDEAO (PERC), version finale Septembre 2012, 216 p.

5e Rapport du GIEC sur les changements climatiques et leurs évolutions futures.

Rémy (J), Louvain-la-ville-Neuve, une manière de concevoir la ville : genèse et développement, Editions Universitaire en ligne, Louvain, Presses Universitaires de Louvain, 2007, 152 p.

Rebeiro (C.R), "Conflits et gestion foncière en Guinée-Bissau", www.fao.org/3/Y3932T/y3932t06.htm

Robin, (N), Ndione, (B), *« L'accès au foncier en Casamance : L'enjeu d'une paix durable ? »,* Handicap International, Dakar, Avril 2006, pp. 1-15.

Roche (C), Histoire de la Casamance : Conquête et résistance: 1850-1920, Karthala, Paris, coll. « Homme et Société: Histoire et Géographie », 2000, 401 p.

Rousseau (S), *« Dimensions humaine et sociale du développement durable : une problématique séparée du volet environnemental ? », in* Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie, Dossier 3, 23 février 2004 (DOI : 10.4000/developpementdurable.1214, consulté le 4 octobre 2017).

Rudebeck (L), Problèmes de pouvoir populaire et de développement : transition difficile en Guinée Bissau, Uppsala, Scandinavian Institute of African Studies, 1982, 77 p.

Rymarski (C), Villes durables : Quelles villes pour demain ? Les Grands Dossiers des Sciences Humaines, n°40, septembre 2015, 78 p.

Sadio, (S), Pédogenèse et potentialités forestières des sols sulfatés acides salés des tannes du Sine-Saloum. ORSTOM, Paris, 1991, 269p.

Sagna (S), L'Islam et la pénétration coloniale en Casamance, Dakar, Thèse de Doctorat de 3eme Cycle, Département d'Histoire, FLSH, UCAD, 1983, 580 p.

Salat (S), Labbe (F), Nowacki (C), Les villes et formes sur l'urbanisme durable, Laboratoire des morphologies urbaines du CSTB, Paris, 2011, 543 p.

Samb (D), Manuel de méthodologie et de normalisation à l'usage des étudiants, des auteurs, des rédacteurs, des éditeurs et des secrétaires, IFAN, Dakar, 1999, 298 p.

Sané (M), *« Note sur les ressources en eau du Sénégal : zones potentielles pour le transfert d'eau ».* Directeur de l'hydraulique, République du Sénégal, 2015, pp. 1-8

Sané (M.L), Analyse des données urbaines de la Commune de Ziguinchor, Editions DUA/MUH-Dakar, 1994, 29 p.

Sané (S), Le contrôle des armes à feu et de leurs munitions en AOF, 1903-1920, Mémoire de Maîtrise, Département d'Histoire, FLSH, UCAD, Dakar, 2001, 124 p.

Sané, (T), Sy, (O), Dièye, (E.B), *« Précipitations et émergence du risque d'inondations à Ziguinchor (Sud-Ouest du Sénégal) »*. Actes du 25ème Colloque de l'Association Internationale de Climatologie, Grenoble, 2012, pp. 691-696.

Sané, (T), Benga, (A), Sall (O), *« La Casamance face aux changements climatiques : enjeux et perspectives »*, 23e Colloque de l'Association Internationale de Climatologie, Rennes, 2010, pp. 559-564.

Santos (M), Les villes du Tiers-Monde, M-TH-Génin, Paris, 1971, 428 p.

Sébastien (L), Brodhag (C), *« A la recherche de la dimension sociale du développement durable »*, Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie, Dossier 3, 23 février 2004 (DOI : 10.4000/developpementdurable.1133, consulté le 4 octobre 2017).

Seck (À), Dakar métropole africaine, IFAN, Dakar, 1970, 516 p.

Seck, (A), La Moyenne Casamance, Institut des Hautes Études de Dakar, UCAD, FLSH, Département de Géographie, n° 4, 1955, 49 p.

Le Sénégal : revue du contexte socio-économique, politique et environnemental, Rapport d'étude, Recherche pour des futurs résilients au climat, Innovation Environnement Développement Afrique (IED) Promouvoir la Résilience des Économies en zone Semi-Arides (PRESA), Août 2015, 88 p.

Senghor (L.S), *« Ma tâche est finie »*, 1974, pp. 1-39.

Sieverts (T), Entre-ville une lecture de la Zwischenstadt, Editions Parenthèses, Marseille, coll. « Collection eupalinos », 2004, 192 p.

Simone (A.M), Mutations urbaines en Afrique, Document de travail 3/97 Dakar, CODESRIA, 1998, 130 p.

Sinou (A), Comptoirs et villes coloniales du Sénégal Saint-Louis, Gorée, Dakar, Karthala-Orstom, Paris, 1993, 364 p.

Sinou (A), Poinsot (J), Sternadel (J), Les villes d'Afrique noire: Politiques et opérations d'urbanisme et d'habitat entre 1650 et 1960, La Documentation française, coll. « Analyses et documents », Paris, 1989, 346 p.

Sissoko (M), *« La vieille ville de Cacheu, sa forteresse et son église »*, 2008, pp. 1-8.

Sow (D), Analyse diachronique de la croissance spatiale de la ville de Ziguinchor de 1960 à 2014, Ziguinchor, Université Assane Seck, 2014.

Sow (M.M), La problématique des frontières en Sénégambie : le cas de la frontière entre le Sénégal et la Guinée Bissau 1886-1920, Mémoire de DEA, Département d'Histoire, FLSH, UCAD, Dakar, 2000, 71 p.

Sow (M.M), Colonisation et domination économique en Casamance, l'exemple de la fiscalité au Fouladou 1895-1920, Mémoire de Maîtrise, Département d'Histoire, FLSH, UCAD, Dakar, 2000. 187 p.

Speirs (C), *« Le développement durable dans la ville », in Les enjeux du développement durable*, l'Harmattan, Paris, 2005, p.p 122-146.

Stren (E.R), *« Les collectivités locales urbaines en Afrique », in Villes africaines en crise, gérer la croissance urbaine au Sud du Sahara : Cote d'Ivoir, Kenya, Nigéria, Soudan, Sénégal, Zaire*, L'harmattan, Paris, 1993, p. 32-49.

Stren (R.E), White, (R.R), Villes Africaines en crise: Gérer la croissance urbaine au Sud du Sahara Côte d'Ivoire- Kenya- Nigeria- Soudan-Sénégal-Tanzanie- Zaire, L'Harmattan, Paris, 1993, 288 p.

Tieszen (L), Tappan (G.G), Toure (A), Sequestration of carbon in soil organic matter in Senegal: an overview Journal of Arid Environments, ELSEVIER, 2004, 17 p.

Teixeira (J.P.F), *« Restauration et réinterprétation du patrimoine historique : remarque brève sur l'évolution historique de la forteresse de San José de Amura et la présence urbaine portugaise à Bissau »*, 1999.

To Uyen, (B), L'intégration du développement durable dans les projets : le cas d'Hanoi, Toulouse, Thèse de Doctorat, ENSA, Université Jean Jaurès, 2012.

The Water Project, 2016 : Poverty and water. The water project. Accessed 10th July 2016. UNDP Human Development Report, 2014 : Sustaining human progress, Reducing vulnerabilities and building resilience.

Tine (J), Etat des lieux des collectifs, plateformes et réseaux d'organisation de la société civile du secteur eau et assainissement dans 7 pays de l'Afrique de l'ouest et du centre. Rapport Sénégal, Mai 2009, 48 p.

Thiam (N.A), Allocation optimale de l'eau dans le bassin versant du fleuve Sénégal. Mémoire de maîtrise en génie des eaux, Université de Laval, Québec, Canada, 2016, 84 p.

Thouret, (J.C), D'Ercole, (R), *« Vulnérabilité aux risques naturels en milieu urbain : effets, facteurs et réponses sociales »*. *Cahiers sciences humaines n°32*, 1996, pp. 407-422.

Treiner (J), *« Energie et développement durable », in Développement durable : approches plurielles*, 2005, pp. 109-134.

The Water Project, 2016: *Poverty and water. The water project*. Accessed 10th July 2016.

UNDP Human Development Report, 2014: *Sustaining human progress,* Reducing vulnerabilities and building resilience.

UNFPA, State of World Population, Unleashing the Potential of Urban Growth, New York, 2007.

Trincaz (P.X), Colonisation et Régionalisme: Ziguinchor en Casamance, ORSTOM, collection « TRAVAUX et DOCUMENTS n° 172 » Paris, 1984, 270 p.

Tsayem Demaze (M), *« L'Afrique dans la géopolitique du développement durable : entre pauvreté et mondialisation des préoccupations environnementales », in Les géographes et le développement. Discours et actions*, Bordeaux, MSHA, 2010, pp. 185-210.

Tshinanga Ngelu, (P), Luabeya, (P.H), Intangibilité des frontières : une preuve de la maturité africaine, Editions Connaissances et Savoirs, France, 2016, 114 p.

Vennetier, (P), *« Cadre de vie urbain et problèmes de l'eau en Afrique noire », Annales de Géographie*, t. 97, n° 540, 1988, pp. 171-194

Vennetier (P), Les villes d'Afrique tropicale, Paris-Milan-Barcelone-Bonn, 2e édition Masson, 1991, 470 p.

Veyret (Y), *« Le développement durable, utopie ou réalité », in Comprendre le développement durable*, Bordeaux, Centre Régional de Documentation Pédagogique d'Aquitaine, 2008, pp. 11-59.

Veyret (Y), Le développement durable : approche plurielles, Hatier, collection « Initial », Paris, 2005, 288 p.

Veyret(Y), *« Développement durable et Géographie »*, 2005, pp. 11-38.

Vicente, S, S.M Beguería S, López-Moreno J.I, A multiscalar drought index sensitive to global warming: The standardized precipitation evapotranspiration index. *J. Climate*, *23*, 2010, pp.1696-1718.

Vidrovitch (C.C), *« De la ville en Afrique Noire »*, Éditions de l'EHESS, sans lieu, Annales-Histoires, Sciences Sociales, 2006, pp. 1084-1119. Disponible sur : https://www.cairn.info/revue-annales-2006-5-page-1087.htm, consulté 24 Mars 2016.

Vidrovitch (C.C), Processus d'urbanisation en Afrique, Paris, Harmattan, Tome 2, 1988, 170 p.

Vidrovitch (C.C), Processus d'urbanisation en Afrique, Paris, Harmattan, Tome 1, 1988, 168 p.

Vidrovitch (C.C), *« Les villes précoloniales : essai de définition et de périodisation », in Processus d'urbanisation en Afrique*, Harmattan, Paris, 1988, pp.27-35.

Water Aid, 2018 : *Water charity*. Consulter le 10 Août 2018. https://www.wateraid.org/where-we-work.

Weber (J), *« Enjeux économiques et sociaux du développement durable », Cirad et Institut français de la biodiversité*, pp. 13-49.

WHO/UNICEF, 2012 : A joint monitoring program for water supply and sanitation.

Xiao, (X), Yi, (S.L), *« Guinée-Bissau : campagne de commercialisation de la noix de cajou sur fond de controverse »*, avril 2019, http://french.peopledaily.com.cn/Afrique/n3/2019/0422/c96852-9570413.html.

Yamadji, (N), Chenal, (J), Hasler, (S), Kemajou, (A), Villes africaines : environnement et enjeux de développement durable, Janvier 2018, 51 p.

Yayé (M), Précarité hydrique et développement local dans la commune urbaine de Téra, Niger, Géographie, Ecole Doctorale TESC, Université Jean Jaurès, Toulouse, 2018, 445 p.

Zerbo, (L.N), Problématique de la gestion des excrétas et eaux usées en milieu rural : cas de la province du Kourittenenga, Mémoire, Université de Lomé, Togo, 58 p.

Zuccarelli (F), La vie politique sénégalaise 1789-1940, Paris, Le Centre des Hautes Etudes sur l'Afrique et l'Asie Modernes, 1987, 157 p.

Villes durables : Quelles villes pour demain ? Les Grands Dossiers des Sciences Humaines, n° 40 Septembre-Octobre 2015.

Direction de la recherche et de l'innovation, Commission Européenne, Bruxelles, 2014.

Le Rapport Brundtland-Avant propos, Notre avenir à tous, Commission mondiale sur l'environnement et le développement durable Nations Unies, 1987, 349 p.

Rapport d'Exécution du Programme d'Action de Bruxelles en faveur des pays les moins avancés pour la décennie 2001-2010, Bissau, septembre 2010, 17 p.

5e Rapport du GIEC sur les changements climatiques et leurs évolutions futures.

« M.O.P.C.U/D.G.H.U/ Comisao Tecnica Executiva, Câmara Municipal de Bissau », sans date.

« Les changements climatiques et leurs évolutions futur », 5eme Rapport du GIEC, sans date.

Dictionnaire Universel, 3ème Édition, Hachette, Paris, sans date.Descrição da Serra Leoa e dos Rio.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Liste des cartes

Carte 1: Synthèse des ratifications des principales conventions internationales sur l'environnement. 72
Carte 2 : Carte de situation de la Guinée Bissau 93
Carte 3: Carte de situation de la ville de Bissau 95
Carte 4: Situation de la Casamance au Sénégal 126
Carte 5: Présentation de la commune de Ziguinchor 129
Carte 6: Les obstacles physiques limitant l'extension de la commune de Ziguinchor 134
Carte 7: L'occupation du sol à Bissau en 1976 173
Carte 8: Occupation du sol à Bissau de 1952 à 1967 181
Carte 9: Occupation du sol à Bissau en 1967 183
Carte 10: L'étalement urbain de Bissau de 1952 à 2004 190
Carte 11: Maillage urbain de la ville de Bissau en 2006 195
Carte 12: Plan directeur de la ville de Bissau en 2008 198
Carte 13: La surface bâtie en 2009 202
Carte 14: L'occupation du sol à Bissau en 2017 204
Carte 15: Plan de la ville de Ziguinchor 226
Carte 16: Situation de l'occupation de l'espace de Ziguinchor en 1914 aux années 50 230
Carte 17: Changement dans l'occupation du sol de 1950 à 1970 232
Carte 18: Extension des années 1914, 1950 et 1970 et le territoire actuel de Ziguinchor 239
Carte 19: Délimitation des quartiers de Ziguinchor avec le changement de l'occupation du sol de 1968 à 1990 241
Carte 20: Plan Directeur d'Urbanisme de la ville de Bissau approuvé en 1948 258
Carte 21: Branchement au réseau d'adduction d'eau dans les quartiers de Bissau en 2006 294
Carte 22: Modèle Numérique de Terrain de Bissau 422
Carte 23: combinaison de l'occupation du sol et les bassins versants de la ville de Bissau 427
Carte 24: Occupation du sol associée aux courbes de niveaux de Ziguinchor 439
Carte 25: Modèle Numérique de Terrain de la ville de Ziguinchor 446
Carte 26 : Circulation naturelle des eaux dans les différents bassins versants à Ziguinchor 451
Carte 27: Réseau d'assainissement pour la gestion des eaux pluviales et usées à dans les rizières du quartier Boudody (en construction depuis 2019). 453

Liste des figures

Figure 1: Représentation des trois dimensions classiques du développement durable dans les pays scandinave. 26
Figure 2: Émissions annuelles d'origine anthropique et répartition des gaz à effet de serre 36
Figure 3: Consommation d'énergie dans les principaux pays du G20 (Mtep) 39
Figure 4: Production d'électricité éolienne (TWh) 40
Figure 5: Les grandes dates du développement durable de 1972 à 2002 47
Figure 6: Evolution des enjeux du développement durable de Founex à Johannesburg 48
Figure 7: L'essentiel de la croissance de la population dans les trente prochaines années en Afrique subsaharienne 88
Figure 8: Processus d'évolution de la ville de Bissau 117
Figure 9: Coupe géologique adopté de Bruneau J.C du site de Ziguinchor 132
Figure 10: Tendance d'expansion de la ville européenne à Bissau pendant les années vingt. 174
Figure 11: Premier plan d'urbanisme de Bissau élaboré en 1948 176
Figure 12: Stratification sociale et spatiale de Bissau en 1955 177
Figure 13: Les principales fonctions de la mangrove 205
Figure 14: L'occupation du sol à Ziguinchor en 1888 212
Figure 15: Evolution des ressources en eau renouvelables totales par hbt/an entre 1958-62 et 2013-17 au Sénégal et en Guinée-Bissau 280
Figure 16: Représentation factorielle comparée entre la disponibilité en eau le niveau de développement entre le Sénégal, la Guinée-Bissau, les autres pays de l'Afrique de l'Ouest et certains pays développés dans le monde en 2015: (a) entre le PIB total et les RER totales ; (b) entre le PIB par habitant et les RER totales par habitant 282
Figure 17: Indice d'anomalie standardisé sur les températures moyenne annuelles à Ziguinchor et à Bissau (1970-2018) 317
Figure 18: Indice d'anomalie standardisé sur les températures minimales annuelles à Ziguinchor et Bissau (1970-2018) 317
Figure 19: Indices d'anomalie standardisée sur les températures maximales annuelles à Ziguinchor et à Bissau (1970-2018) 318
Figure 20: Indices standardisés de précipitations sur les totaux pluviométriques à Ziguinchor et à Bissau (1970-2018) 319
Figure 21: Indices standardisés de précipitations et d'évapotranspiration (SPEI) sur les totaux pluviométriques à Ziguinchor et à Bissau de 1970 à 2018 325
Figure 22: Valeur moyenne décennal des SPEI à Bissau et Ziguinchor de 1950 à 2018 326

Figure 23: Processus d'inondation des zones basse à Ziguinchor 443
Figure 24: Synthèse des impacts négatifs des inondations à Bissau et à Ziguinchor 455

Liste des photos

Photo 1: Forteresse San José 109
Photo 2: Un des canons de la Forteresse Saint José 109
Photo 3: Mur de sécurité de la forteresse 110
Photo 4: Forteresse San José de Bissau vue aérienne 110
Photo 5: Plan du fort San José et ces alentours 113
Photo 6: L'agriculture péri-urbaine de subsistance au pied des habitations dans le quartier de Cuntum Madina à Bissau 206
Photo 7: L'épaisseur du remblai d'une maison en construction à Goumel 234
Photo 8: Puits collectif dans le quartier de Cuntum 297
Photo 9: Pompe à eau dans le quartier de Bairro Militar à Bissau 297
Photo 10: Mini-bus ''tata'' pour le transport urbain à Ziguinchor 341
Photo 11: Car Ndiaga Ndiaye à gauche et mini-car à droite 341
Photo 12: ''Toca toca'' pour le transport urbain à Bissau 343
Photo 13: Taxi à Bissau 343
Photo 14: Taxis jaune-noir à gauche et moto ''Jakarta'' à droite 345
Photo 15: Photos sur les travaux routiers et l'assainissement dans le cadre du Promo ville 351
Photo 16: Bus Sénégal Dem Dikk axe Dakar-Ziguinchor 353
Photo 17: Décharges sauvages dans les rues de Bissau : le quartier de Bairro Ajuda II à gauche et Antula à droite 374
Photo 18: Système de pré-collecte porte à porte effectué par la mairie dans le quartier de Q.G à Bissau 375
Photo 19: Système de pré-collecte du porte à porte à l'intérieur des quartiers de Quelélé à Bissau 376
Photo 20: La décharge finale d'Antula à Bissau 377
Photo 21: Camion pour la pré-collecte des ordures 378
Photo 22: Tricycle pour la pré-collecte des ordures dans les quartiers difficiles d'accès à Ziguinchor 378
Photo 23: Charrette tiré par un âne pour la pré-collecte des ordures 378
Photo 24: Dépôt sauvage d'ordure au niveau du quai de pêche au port de Ziguinchor 379
Photo 25: Implantation des populations dans des zones impropres à l'occupation humaine dans les rizières à Cuntum Madina (Bissau) 397
Photo 26: Phénomène d'affaissement 400
Photo 27: Remblaiement des ravins par des ordures à Bissau 401
Photo 28: La STEP de Ziguinchor en construction 415

Photo 29: Occupation anarchique de l'espace dans les quartiers de Bandim et Mindara une des causes anthropique des inondations à Bissau 424
Photo 30: Habitations dans une zone de basse altitude non "aedificandi" dans le quartier de Cuntum Madina 426
Photo 31 : Phénomène d'érosion hydrique des axes de communication à Bairro Militar Bissau ... 428
Photo 32: Stratégies de lutte des populations contre les inondations dans les quartiers de Bairro Militar et Cuntum Madina 433
Photo 33: Quartiers inondés à Boudody, Lindiane, Goumel et Belfort 435
Photo 34: Canaux d'évacuation des eaux usées et pluviales bouchés par les ordures à sur le boulevard 54, Tilène, Corentas et Escale à Ziguinchor 442
Photo 35: Agriculture périurbaine à Ziguinchor (cohabitation des habitations avec les parcelles de culture rizicole) dans le quartier de Lyndiane 444
Photo 36: Mauvaise pratique d'un habitant du quartier de Boudody jetant des ordures dans un canal 447
Photo 37: Type de latrine traditionnelle à Bissau appelé « Retrete » 460
Photo 38: Canalisation pour l'évacuation des eaux usées en centre ville dans le quartier Q.G 470
Photo 39: Lancement des travaux d'installation de lampadaires solaires à travers la ville de Ziguinchor par le maire Abdoulaye Baldé 483
Photo 40: Lampadaires solaires à Bissau 489

Liste des tableaux

Tableau 1: Répartition du budget 2014-2020 par sous programme 60
Tableau 2: Résumé de quelles approches de développement durable applicables en milieu urbain . 65
Tableau 3: Résumé de quelques programmes de certification pour un développement urbain durable 66
Tableau 4: Recensement des populations européennes résidant à Bolama, Bissau, Cachéu, Farim, et Bafata en décembre 1925 114
Tableau 5: Population urbaine civilisée dans les différentes agglomérations 115
Tableau 6: Evolution démographique de la ville de Bissau de 1950 à 2007 193
Tableau 7: Progression de l'espace bâti de Bissau de 1776 à 2009 201
Tableau 8 : Dynamique de l'occupation du sol à Bissau entre 2009 et 2017 208
Tableau 9: Répartition de la population urbaine et taux d'urbanisation par région en 2018 246
Tableau 10: Cas de maladies et de décès liés à l'assainissement en 2009 dans la ville de Bissau .. 289
Tableau 11: Liste des activités du PUASEE dans le secteur eau à Bissau 292
Tableau 12: Valeur moyenne des températures et des précipitations entre les périodes 1970 et 2018 de la station de Ziguinchor et de Bissau 316
Tableau 13: Zones de vulnérabilité dans l'estuaire de Ziguinchor 322
Tableau 14: Valeurs moyennes de SPEI sur des échelles de temps de 12 mois de 1950 à 2018 à Ziguinchor et Bissau 325
Tableau 15: Rôle des acteurs dans la gestion des ordures à Bissau et à Ziguinchor 372
Tableau 16: Les zones de hautes altitudes 418
Tableau 17: Les quartiers à altitude moyenne 419
Tableau 18: Les quartiers à basses altitudes 420
Tableau 19: Tableau des different basins versants et des quartiers drainés à Bissau 429
Tableau 20: Types de sols et de leurs capacités d'infiltration à Ziguinchor 441
Tableau 21 : Tableau récapitulatif qui isole les trois bassins qui drainent des différents quartiers de Ziguinchor 450
Tableau 22: Synthèse des impacts environnementaux et sociaux négatifs du PUASEE 517

TABLE DES MATIÈRES

DÉDICACES I
REMERCIEMENTS II
LISTE DES SIGLES ET ABBREVIATIONS VII
INTRODUCTION GENERALE 1
Contexte d'étude du sujet 3
Identification du terrain d'étude 6
Problématique 6
Hypothèses 8
Méthode de travail 8
État de la recherche sur la notion de développement urbain durable 11
Objet et objectifs de l'étude 13
Bref aperçu sur la genèse de Bissau et de Ziguinchor 14
Organisation du travail 20
Première Partie : Etat des lieux de la notion du développement urbain durable et son évolution à travers le monde 23
Chapitre 1:Du développement au développement urbain durable 25
Introduction 25
1.Le développement durable : définition 25
2.Origines, enjeux et état de la réflexion au niveau planétaire du développement urbain durable 27
3.Les origines du développement durable 30
4.La question des précurseurs 30
5.Les origines économiques du développement durable 31
6.Les origines environnementales du développement durable 33
7.Enjeux et thématiques à l'heure du développement durable 34
7.2.La question de l'énergie 38
7.5.L'évolution de la notion du développement durable 46
7.6.De la naissance à l'affirmation des questions environnementales 48
Conclusion 52
Chapitre 2:Le cadre institutionnel et réglementaire et intégration des politiques de DUD dans les politiques publiques dans les pays précurseurs 54
Introduction 54

1.Penser global et Agir localement 54
2.Le cadre institutionnel et réglementaire de la durabilité : Intégration des objectifs de développement urbain durable dans la réglementation d'urbanisme dans les pays précurseurs 55
3.Approche et/ou démarche d'intégration des politiques de développement urbain durable : l'exemple de HQE^{2}R (Démarche pour intégrer le développement durable dans les projets d'aménagements et de renouvellement urbain) 57
4.Programmes et projets internationaux sur les projets urbains durables dans les pays précurseurs 58
5.Projets nationaux et internationaux sur les projets urbains durables dans les pays précurseurs61
6.Quelles approches de développement durable applicables et quelles normes ? 64
Conclusion 66
Chapitre 3:La problématique du développement durable vue dans les pays du Sud : le cas de l'Afrique subsaharienne 69
Introduction 69
1.Le contexte de naissance des politiques du développement durable en Afrique subsaharienne 70
2.La mobilisation en faveur du développement durable en Afrique subsaharienne : programmes et initiatives émergentes 73
3.Les défis du développement durable en Afrique subsaharienne 77
Conclusion 78
Deuxième Partie : L'analyse de mes deux cas d'étude : Bissau et Ziguinchor 79
Chapitre 4:Chronologie de l'avènement de la ville en Afrique subsaharienne : de la ville précoloniale à la ville moderne 81
Introduction 81
1.Les villes précoloniales 81
2.Les villes coloniales 84
3.Les villes modernes au lendemain des indépendances des colonies 87
Conclusion 90
Chapitre 5:Cadre géographique et profil historique de Bissau 91
Introduction 91
1.Situation géographique et évolution historique 91
2.Evolution démographique de la ville de Bissau 101
3.Evolution historique de la Guinée-Bissau 102
Conclusion 106
Chapitre 6:L'enracinement portugais 107

Introduction 107

1.Accord avec les royaumes locaux Pépel ‘’les Réglos’’ 107

2.La construction de la forteresse et son rôle dans l’urbanisation de Bissau 108

Conclusion 116

Chapitre 7:L’implantation portugaise et l’avènement de la Municipalité 117

Introduction 117

1.L’implantation portugaise et la mise en place de l’administration coloniale 117

2.Naissance de la municipalité et son rôle dans le processus d’urbanisation de Bissau 120

Conclusion 122

Chapitre 8:De la fondation de Ziguinchor par les portugais à son annexion par les français 124

Introduction 124

1.Présentation géographique et physique de la région naturelle de la Casamance 124

2.Présentation de la région de Ziguinchor 128

3.Les obstacles pour la mise en place d’un système administratif hiérarchisé et centralisé de la France en Basse Casamance 136

3.4.Les conséquences socio-économiques de la délimitation de la frontière entre la colonie de la Guinée-Bissau et celle du Sénégal 153

4.Les Conflits frontaliers et dérivés issus de la délimitation de la frontière au Congrès de Berlin (novembre 1884-février 1885) 157

5.L'implantation française à Ziguinchor : de la résistance portugaise à l'annexion 161

Conclusion 165

Troisième Partie : La prise en compte des caractéristiques du développement urbain durable dans la planification urbaine de Bissau et de Ziguinchor 167

Chapitre 9:Aménagement, gestion et expansion de la ville de Bissau par les autorités coloniales et post-coloniales 169

Introduction 169

1.Gestion, aménagement urbain et expansion de la ville de Bissau durant la période coloniale170

2.Gestion, aménagement, et expansion de la ville de Bissau durant la période post-coloniale185

2.2.1. La lutte pour l'indépendance et ses conséquences sur l'expansion urbaine à Bissau ... 185

2.2. Aménagement et gestion de la ville de Bissau par les autorités post-coloniales : des politiques urbaines déficientes 188

Conclusion 199

Chapitre 10:Urbanisation et description de la situation urbaine actuelle à Bissau 200

Introduction 200

1.Changement dans l'occupation du sol en 2009 201

2.L'occupation du sol de Bissau en 2017 203

Conclusion 209

Chapitre 11:Aménagement, gestion et expansion de la ville de Ziguinchor par les autorités coloniales et post-coloniales..... 210

Introduction 210

1.Aménagement, gestion et évolution de la ville de Ziguinchor sous l'occupation française 210

4.1.1. Dynamique de l'occupation spatiale et aménagement de la ville de Ziguinchor sous occupation française 211

5.1.2. Evolution de l'occupation du sol à Ziguinchor de 1914 à 1950 219

1.2.1Evolution du statut administratif de Ziguinchor 219

6.1.2.2. Analyse de la croissance spatiale de Ziguinchor et changement dans l'occupation du sol de 1914 à 1950 223

2.Des politiques urbaines déficientes à Ziguinchor 233

3.La crise Casamançaise et son impact sur l'urbanisation de Ziguinchor 243

4.Urbanisation et changements climatiques à Ziguinchor 245

Conclusion 247

Chapitre 12:Les stratégies de développement urbain durable : les réformes foncières à Bissau et à Ziguinchor 249

Introduction 249

1.Réformes et gestion foncière en Guinée-Bissau de la période coloniale à nos jours..... 249

2.Les Institutions de gestion du foncier en Guinée-Bissau 250

5.Les réformes foncières au Sénégal et ces répercussions à Ziguinchor : la Loi sur le Domaine national (LDN) de 1964 et la Loi d'Orientation Agro-Sylvo-Pastorale (LASP) de 2004 262

6.Evolution de la Loi sur le Domaine National (LDN) de 1964..... 265

7.Situation foncière actuelle à Ziguinchor : les défis liés à la croissance urbaine et l'aménagement du territoir communal..... 267

7.Conclusion 273

Chapitre 13:La disponibilité en eau au Sénégal et en Guinée-Bissau : le cas des villes de Bissau et de Ziguinchor 275

Introduction 275

1.Les défis de l'eau dans le monde et en Afrique 275
2.Situation actuelle des ressources en eau au Sénégal et en Guinée-Bissau 277
3.Grandes orientations et sommets internationaux sur l'eau de 1972 à 2015. 283
Conclusion 297

Chapitre 14:Les stratégies de résilience et capacité d'adaptations aux changements climatiques et ses limites en Guinée-Bissau et au Sénégal 300

Introduction 300

1.Le Plan d'Action National aux Changements Climatiques (NAPA) de la Guinée-Bissau. 302
2.Le Plan d'Action National aux Changements Climatiques (PANA) du Sénégal 309
3.Variabilité de l'indice standardisé des précipitations et d'évapotranspiration (SPEI) de Bissau et de Ziguinchor 323
Conclusion 326

Chapitre 15:Mobilité et transport urbain à Bissau et à Ziguinchor 328

Introduction 328

1.Contexte et situation de la mobilité et du transport urbain à Bissau et à Ziguinchor : Acteurs et organisation du système 331
2.Morphologie de la ville de Bissau et de Ziguinchor : des villes qui s'étalent et qui se densifient 334
3.Organisation et acteurs du transport urbain à Bissau et à Ziguinchor 340
3.5.L'offre des services de transport à Bissau et à Ziguinchor 353

3.5.3.Le défis de bâtir un réseau national de transport moderne multimodal à Bissau..... 362

10.Conclusion 363

Chapitre 16:Gestion des ordures à Bissau et à Ziguinchor 366

Introduction 366

1.Le cadre institutionnel, législatif et réglementaire de la gestion des ordures à Bissau et à Ziguinchor 366
2.Classification des ordures à Bissau et à Ziguinchor 368
3.Le système de gestion des ordures à Bissau et à Ziguinchor : de la pré-collecte à la mise en décharge finale 370
11.Conclusion 383

Quatrième Partie : Freins, stratégies partagées et opportunités pour un développement urbain durable à Bissau et à Ziguinchor 386

Chapitre 17:Les freins pour un développement urbain durable à Bissau et à Ziguinchor 388

12.Introduction 388

2.L'instabilité politique et institutionnelle à Bissau 388

3.Les obstacles de développement durable aux déplacements et à la mobilité liés à des contraintes historique à Bissau et à Ziguinchor 402

3.3.Résilience et stratégies d'adaptation aux inondations à Ziguinchor 448

3.4.Gestion des ordures urbain solides et des boues de vidange à Bissau et à Ziguinchor.... 455

3.7.3.Les Obstacles dans la gestion des eaux usées et pluviale et le branchement au réseau d'évacuation d'eau à Bissau 468

3.7.4.Les freins liés à l'accès à l'eau à Bissau et à Ziguinchor 470

1.Conclusion 472

Chapitre 18:Les stratégies de développement durable partagées dans les deux cas d'étude de Bissau et de Ziguinchor 474

Introduction 474

1.'amélioration de la croissance et la lutte contre le chômage des jeunes et des personnes vulnérables à Ziguinchor et à Bissau 474

2.Le développement des infrastructures et des énergies renouvelables à Bissau et à Ziguinchor480

3.L'industrialisation : un secteur stratégique et pourvoyeur d'emploi pour la jeunesse à Bissau et à Ziguinchor 489

4.Aperçu de quelques approches émergentes de planification et de l'assainissement..... 491

5.Difficultés de résilience et stratégies partagées d'adaptation aux inondations à Bissau et à Ziguinchor 492

Conclusion 495

Chapitre 19:Méthodes d'élaboration de politiques urbaines efficace et opportunités de développement durable à Bissau et à Ziguinchor 496

Introduction 496

1.Quelles méthodes pour une politique urbaine efficace à Bissau et à Ziguinchor 497

2.Le secteur informel un facteur de développement urbain durable intégré : l'exemple dans le secteur des transports à Bissau et à Ziguinchor 503

3.Les opportunités de développement durable à Ziguinchor et à Bissau 508

.Conclusion 518

1.Dans la production et la gestion des d'ordure 520
2.Opter pour une approche synergique et participative comme résilience aux inondations.. 527
3.Dans le secteur de la mobilité et des transports 529
4.L'occupation des sols 535
5.Les recommandations dans le secteur eau à Bissau et à Ziguinchor 536
CONCLUSION GENERALE 538
BIBLIOGRAPHIE 550
TABLE DES ILLUSTRATIONS 571
Liste des cartes 571
Liste des figures 572
Liste des photos 574
Liste des tableaux 576
TABLE DES MATIÈRES 577