



HWEHWEMUDUA

ISSN-L: 3080-1621

ISSN-P: 3080-1613

REVUE HWEHWEMUDUA

Revue des Lettres, Sciences Humaines et Sociales



Université Peleforo GON COULIBALY
UFR Sciences Sociales
Korhogo - Côte d'Ivoire

www.hwehwemudua.net



revue.hwehwemudua@gmail.com

REVUE DES LETTRES, SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

HWEHWEMUDUA



Vol.2, N°2, Juin 2026

Site : <https://www.hwehwemudua.net>

Courriel : revue.hwehwemudua@gmail.com

Université Peleforo GON COULIBALY

UFR Sciences Sociales

BP 1328 Korhogo

LIGNE EDITORIALE

Essentielle pour le progrès de la société, les lettres, sciences humaines et sociales jouent un rôle fondamental. Elles permettent de comprendre le passé, d'entretenir la mémoire de l'humanité, de mieux comprendre l'humain dans la société, de développer la capacité d'analyse et de rédaction, d'enrichir les autres sciences et technologies par le questionnement de leurs impacts sociaux, culturels et environnementaux, de mieux anticiper l'avenir avec discernement et humanité, et de construire une société équilibrée. Quoi de mieux que des productions scientifiques pour la diffusion et la promotion des acquis de la recherche, des connaissances. C'est dans ce dynamisme que s'inscrit la revue ***Hwehwemudua***, qui se présente comme une lucarne d'expression, de diffusion et de promotion des résultats de recherche des universitaires.

Le choix du nom de la revue n'est pas anodin. *Hwehwemudua* qui peut être traduit par « bâton de mesure », dans la langue *twi*, est un symbole Adinkra issu de la culture akan. Il représente l'excellence, la persévérance et la qualité du travail. Il rappelle donc l'importance de l'effort et de la détermination pour atteindre l'excellence. Tout comme ce bâton, cette revue est un espace de partage, de diffusion de travaux rigoureusement menés par les universitaires qui y soumettent des manuscrits originaux.

Dans un contexte où les échanges interculturels et interdisciplinaires se font plus que jamais indispensables, la revue en papier et en ligne, ***Hwehwemudua*** qui est une revue pluridisciplinaire à parution trimestrielle, se positionne comme un vecteur de connaissances susceptibles de nourrir le débat, de stimuler l'innovation et de contribuer à l'enrichissement des sciences humaines et sociales, des lettres, langues et des civilisations.

Le Comité de rédaction espère que la lecture de cette revue vous inspirera autant qu'elle l'a animé lors de son élaboration. Que ces pages soient pour vous une invitation à explorer et à enrichir votre regard sur nos sociétés, en perpétuelles mutations.

Le Comité de rédaction

ISSN-L 3080-1621 // ISSN-P 3080-1613

COMITÉ ÉDITORIAL

Directeur scientifique :

KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur Titulaire d'Archéologie, Université Polytechnique de San-Pedro, Côte d'Ivoire

Directeur de publication :

KOUAKOU N'dri Laurent, Maître de Conférences d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Rédacteur en Chef :

N'GORAN Kouadio Adolphe, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

Secrétaire d'édition :

KOUAME N'founoum Parfait Sidoine, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

Secrétaire adjoint d'édition :

KOFFI Amani, Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

Trésorier :

ATCHIE Amon Guy Serge, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

Webmaster :

KOUAKOU Kouadio Sanguen

COMITÉ SCIENTIFIQUE

ALLOKO N'guessan Jérôme, Directeur de recherches de Géographie, Université Felix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

ALLOU Kouamé René, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

ASSANVO Amoikon Dyhie, Maître de Conférences de Linguistique, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

BAHA Bi Youzan Daniel, Professeur Titulaire de Sociologie, Université Felix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

BAMBA Mamadou, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Alassane Ouattara de Bouaké, Côte d'Ivoire

BATCHANA Essohanam, Professeur Titulaire d'Histoire, Université de Lomé, Togo

BEKOIN Raphael Tanoh, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.

BIRBA Noaga, Maître de Conférences d'Archéologie, Université Norbert Zongo, Burkina-Faso

BROU Cho Julie Eunice, Maître de Conférences d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

FAYE Ousseynou, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Cheick Anta Diop, Sénégal

GAYIBOR Théodore Nicoué Lodjou, Professeur Titulaire d'Histoire, Université de Lomé, Togo

GOLE Koffi Antoine, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches d'Histoire, Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique (CNRST), Burkina-Faso

KOFFIE-BIKPO Céline, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KONE Issiaka, Professeur Titulaire de Sociologie, Université Jean Lorougnon Guédé, Côte d'Ivoire

KONIN Severin, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KOUADIO N'Guessan Jérémie, Professeur Titulaire de Linguistique, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KOUAKOU N'dri Laurent, Maître de Conférences d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

KOUAME Aka, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur Titulaire d'Archéologie, Université Polytechnique de San-Pedro, Côte d'Ivoire

KOUASSI N'Goran François, Directeur de recherches de Sociologie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

KOUDOU Dogbo, Maître de Conférences de Géographie, Université Péléforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

LATTE Egue Jean Michel, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.

MIAN Newson Kassy Mathieu Assanvo, Maître de Conférences d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

NENKAM Chamberlain, Maître de Conférences d'Histoire, Université de Yaoundé, Cameroun

OUATTARA Tiona, Directeur de recherches d'Histoire, Université Felix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire

SANGARE Abass Souleymane, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

SILUE Pébanagnanan David, Maître de Conférences de Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

SINAN Adama, Maître de Conférences de Sociologie, Université Peleforo GON COULIBALY

SOHI Blesson, Maître de Conférences d'Histoire, Université Felix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

SOTINDJO Dossa Sébastien, Professeur Titulaire d'Histoire, Université d'Abomey-Calavi, Bénin

COMITÉ DE LECTURE

AGUIE Yhattey Hervé Thierry, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY

ANGOUA Adjé Séverin, Maître de Conférences d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

AYEMOU Kadjomou Ferdinand, Maître-Assistant d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

BAKAYOKO Yaya, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

BAMBA Fatoumata, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

BANGALI N'goran Gédéon, Maître de Conférences d'Histoire, Université Lorougnon Guédé, Côte d'Ivoire

BOUHO Gnionté Armel, Assistant d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

COULIBALY Kassoum, Maître-Assistant de Philosophie, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

COULIBALY Moussa, Maître-Assistant de Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

COULIBALY Wayarga, Assistant d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

COULIBALY Yalamoussa, Assistant d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

DJAMALA Kouadio Alexandre, Assistant d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

GOULEDEHI Kinva Via Jean Alda, Assistant d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KABA Brahim, Maître-Assistant d'Histoire, Université Julius Nyerere de Kankan, Guinée

KABORE Adama, Assistant d'Histoire, Université Norbert Zongo, Burkina-Faso

KANE Métou, Maître-Assistant de Lettres Modernes, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KAZIO Didjè Jacques, Assistant d'Archéologie, Université de Bondoukou, Côte d'Ivoire

KEWO Zana, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

KONE Bassoma, Maître-Assistant de Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

KONE Diloman, Assistant de Lettres Modernes, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KONE Kapiéfolo Julien, Maître-Assistant de Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

KONE Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

LAGO Blé Angelin, Maître-Assistant d'Histoire, Université Jean Lorougnon Guédé, Côte d'Ivoire

LOUKOU Yao Serges Bonaventure, Maître-Assistant d'Archéologie, Université cheikh Anta Diop, Sénégal

MENE Yao Fabrice-Alain. Davy, Maître-Assistant d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

OKOU Kouakou Norbert, Maître-Assistant de Sociologie, Université Felix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

OUATTARA Brahim, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

OUATTARA Lancina, Assistant de Lettres Modernes, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

OUEDRAOGO Serges Noël, Maître-Assistant d'Histoire, Université Norbert Zongo, Burkina-Faso

SEKA Jean-Baptiste, Maître de Conférences d'Histoire, Université Jean Lorougnon Guédé, Côte d'Ivoire

SIDIBE Nohan, Maître-Assistant d'Histoire, Université Polytechnique de San-Pedro, Côte d'Ivoire

TOURE Gninin Aicha, Maître-Assistant d'Archéologie, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

TRAORE Bakary, Assistant de Lettres Modernes, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

VIDO Arthur, Maître de Conférences d'Histoire, Université d'Abomey-Calavi, Bénin

YAO Akpolè Daniel, Maître-Assistant de Philosophie, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

YEO Mamadou, Maître-Assistant d'Histoire, Université Polytechnique de San-Pedro, Côte d'Ivoire

ZADOU Zidy Armand Didier, Maître de Conférences d'Anthropologie, Université Jean Lorougnon Guédé, Côte d'Ivoire

SOMMAIRE

1. **Les archives judiciaires, une source d'information stratégique pour une justice inclusive et transparente**, Aboubacar 1 SYLLA.....1-14
2. **Universalisme des droits et justice procédurale : quel statut juridique pour les minorités homosexuelles ?**, Kinimo Bienvenu Lagloire N'ZI.....15-30
3. **Le marché de gros de Bouaké : entre sécurité alimentaire et développement socio-économique en Côte d'Ivoire : 1998-2024**, N'Goran Alphonse BROU & Bi Bouet Benoit Junior KALLOU.....31-43
4. **Le rythme musical Bollo super : entre enracinement culturel et recompositions contemporaines**, Vagbé Gethème IRIE Bi & Guikahué Daniel BISSOU,.....44-55
5. **Manifestations actuelles des formes de violences au sein des établissements scolaires secondaires dans la commune d'Abobo (Côte d'Ivoire)**, MANDE Ali, ADJE Effoué Dominique, Paul DIEDHIOU & EHUI Prisca Justine.....56-70
6. **Au-delà de la critique de l'ethnophilosophie : Paulin Hountondji et la mise en exergue de la responsabilité des philosophes africains**, David Pierre AVOCES.....71-85
7. **L'expérience du régime parlementaire en Haute-Volta (actuel Burkina Faso) sous la II^{ème} république (1970-1974)**, Fadougo COULIBALY86-101
8. **Patrimoine graphique et design typographique : les poids Akan comme matrice de conception d'une police d'écriture**, IRIÉ Hermann Anges Fabrice.....102-112
9. **Délos, un carrefour commercial d'esclaves et de denrées de première nécessité à l'époque Hellénistique**, Ibrahima DIAMANKA.....113-126
10. **Le niveau en orthographe française en France et au Cameroun : analyses comparatives et apports didactiques**, ESSEBE-EKWELGEN Charlotte...127-144
11. **Pédagogie de l'accessibilisation et autodétermination des enfants à besoins éducatifs spécifiques : cas de l'école publique primaire inclusive de Founangue–Maroua – Cameroun**, KOLLO Betehe Manet & OYONO Michel Tadjuidje.....145-160
12. **Déclin ou apogée du mouvement pentecôtiste en Côte d'Ivoire ? (XIX^e siècle-XX^e siècle)**, TUO Yadjo-N'Taly Issouf.....161-182

13. Les Samoriens dans le pays Mona-Ouan (1893-1898), KAMATÉ Ladj.....183-199
14. Corrélations et causalités entre changements de lois fondamentales et violences politiques en Afrique subsaharienne : cas de la Côte d'Ivoire, Lako OUATTARA.....200-218
15. De la vallée du Sénégal au soudan français : destins croisés de MAMADOU RACINE et MADEMBA SY (XIX^e-XX^e siècles), Mamoudou SY.....219-237
16. Les normes informelles et la survie des régimes démocratiques, OUEDRAOGO Hamado.....238-246
17. Le fleuve Nil dans la construction de la civilisation de l'Égypte ancienne, Kapeubé Hervé-Maurel DANKOUAN.....247-260
18. Ressources naturelles et industries extractives : les défis environnementaux et sanitaires liés à l'exploitation du phosphate dans la région MATAM (Sénégal), Ousmane KOULIBALY, Amadou Hamath DIA & Ibrahima TOURE.....261-273
19. Pour l'insertion socio-professionnelle des apprenants des sciences expérimentales au Cameroun, faut-il enseigner le ou du français en classes bilingues ?, Ngala Bernard Ndzi.....274-292
20. Disparité de l'offre de transport et développement économique entre les communes de Thionck-essyl et de Santhiaba Manjaque (région de Ziguinchor, sud-ouest du Sénégal), COLY Roger, SAGNA Ousmane Michael Coutamaraou, NDIR Khadim.....293-310
21. Les tirailleurs sénégalais dans la guerre d'Indochine : engagements militaires et enjeux mémoriels d'un oubli colonial, Sadio DIALLO.....311-330
22. Dynamique des impacts socio- économiques et politiques des crises politiques transfrontalières dans la région de l'extrême-nord du Cameroun (2000-2020), SALI.....331-344
23. La paleometallurgie en milieu DII : un patrimoine de savoir-faire perdu, Innocent SARDI ABDOUL.....345-358
24. Autos représentations et constructions identitaires des descendants de la diaspora béninoise de Côte d'Ivoire au Bénin, Gnirgnamsoubi TOUMOUDAGOU.....359-378
25. L'analyse des fondements politiques de la Côte d'Ivoire dans ses relations internationales de 1959 à nos jours, Saint David YAO BÉLI.....379-394

26. L’histoire des mosquées wahhabites en Côte d’Ivoire: diffusion, institutionnalisation et dynamiques communautaires, Yao Ange Alla	
DIFFI.....	395-409

**DISPARITE DE L'OFFRE DE TRANSPORT ET DEVELOPPEMENT
ECONOMIQUE ENTRE LES COMMUNES DE THIONCK-ESSYL ET DE
SANTHIABA MANJAQUE (REGION DE ZIGUINCHOR, SUD-OUEST DU
SENEGAL)**

¹ COLY Roger, ² SAGNA Ousmane Michael Coutamaraou, ³ NDIR Khadim

¹ Docteur, Département de Géographie, Université Assane Seck, Ziguinchor, Sénégal, r.coly20150223@zig.univ.sn

² Docteur, Département de Géographie, Université Assane Seck, Ziguinchor, Sénégal, o.sagna1067@zig.univ.sn

³ Doctorant, Département de Géographie, Université Assane Seck, Ziguinchor, Sénégal, k.ndir20150257@zig.univ.sn

Résumé

La disparité de l'offre de transport contribue aux inégalités de développement économique entre les zones d'une même région. Au sud-ouest du Sénégal, ce constat se note entre les communes de Thionck-Essyl et de Santhiaba Manjaque. L'objectif de cette étude, à travers une démarche comparative, est d'analyser les effets de la disparité de l'offre de transport sur le développement économique entre les communes de Thionck-Essyl et de Santhiaba Manjaque. L'approche méthodologique combine une revue de la littérature, des enquêtes de terrain et des données géospatiales. Les résultats montrent que l'ouverture de la commune de Thionck-Essyl, grâce à la route départementale 14.1.00, a occasionné le développement des activités économiques, contrairement à la situation qui prévaut dans celle de Santhiaba Manjaque. Les opportunités offertes par ce désenclavement s'apprécient par l'existence d'un marché journalier, favorisant les achats sur place à 75,25 % des ménages interrogés. En revanche, seuls 14,35 % et 10,40 % ont recours aux marchés de Ziguinchor et de Bignona. Cependant, le contraire se note dans la commune de Santhiaba Manjaque où la majorité des ménages interrogés déclare effectuer des achats dans les marchés situés hors de la commune. Il s'agit de ceux d'Oussouye, de Ziguinchor et de Cap-Skiring avec respectivement 50 %, 24 % et 8,75 %. Il s'y ajoute l'accès aux marchés de la Guinée-Bissau avec 17,25 % de nos enquêtés. Ce problème de disparité de développement économique peut être résolu grâce à d'importants travaux de renforcement et de réhabilitation des routes de la commune de Santhiaba Manjaque.

Mots-clés : Disparité, offre de transport, développement économique, Thionck-Essyl, Santhiaba Manjaque

Abstract

The disparity in transport services contributes to inequalities in economic development between areas within the same region. In southwestern Senegal, this is particularly evident between the municipalities of Thionck-Essyl and Santhiaba Manjaque. The objective of this study, through a comparative approach, is to analyze the effects of this disparity in transport services on economic development between the municipalities of Thionck-Essyl and Santhiaba Manjaque. The methodological approach combines a literature review, field surveys, and geospatial data. The results show that the opening up of the municipality of Thionck-Essyl, thanks to departmental road 14.1.00, has led to the development of economic activities, unlike the situation prevailing in Santhiaba Manjaque. The opportunities offered by this improved access are demonstrated by the existence of a daily market, which encourages local shopping for 75.25% of households. Conversely, only 14.35% and 10.40% use the markets in Ziguinchor and Bignona, respectively. However, the opposite is true in the commune of Santhiaba Manjaque, where the majority of households report shopping in markets located outside the commune. These are the markets of Oussouye, Ziguinchor, and Cap-Skiring, with 50%, 24%, and 8.75% respectively. In addition, 17.25% of our respondents access markets in Guinea-Bissau. This problem of disparity in economic development can be resolved through significant road strengthening and rehabilitation projects in the commune of Santhiaba Manjaque.

Keywords : Disparity, transport supply, economic development, Thionck-Essyl, Santhiaba Manjaque

Introduction

Le transport est au cœur des sociétés, des économies (J. Varlet et P. Zembri, 2010, p. 1) et constitue l'un des éléments indispensables à la croissance et au développement économique des territoires (ONU et CEA, 2017, p. 3). Principaux vecteurs d'intégration économique, le transport et les services sont le préalable à la facilitation des échanges et à la circulation des personnes et des biens et permettent aussi de dynamiser les territoires pour attirer des activités (J. Varlet et P. Zembri, 2010, p. 1). Longtemps perçu comme un élément incontournable pour les échanges commerciaux dans un environnement international en pleine mutation, le transport reste l'un des piliers du développement en vue de l'accélération de la croissance et de la réduction de la pauvreté (ONU et CEA, 2017, p. 1). De plus, l'intégration territoriale repose sur les infrastructures, les services de transport qui soutiennent les mobilités des personnes, des biens et participent au développement socio-économique en général (BAD, 2015, p. 8). Elle apparaît également comme un atout important pour les pays en développement et les pays les moins avancés. Elle leur offre non seulement la possibilité d'accroître leur production du fait d'un marché intégré plus large que celui national, mais aussi la compétitivité de leurs économies (BAD, 2015, p. 5). Cependant, ce développement est entravé par de nombreux dysfonctionnements liés aux inégalités d'offre de transport (H. Yaye Saïdou, 2014, p. 14). En effet, ces dernières contribuent aux disparités de développement entre les régions d'un même pays, voire les communes situées dans un même espace régional. Au sud-ouest du Sénégal, notamment dans la région de Ziguinchor, cette question demeure et il n'est pas rare de voir des communes, avec une bonne offre de transport, concentrer plus d'activités économiques, au détriment d'autres, quasi désertes et plus défavorisées (A. Kantoussan, 2014, p. 11). Cette situation de l'offre inégale de transport s'accompagne d'une accentuation des inégalités territoriales qui se traduisent par des disparités spatiales et socio-économiques, caractérisées par le manque d'équité dans l'accès aux services sociaux de base, entraînant la dégradation de la qualité et du niveau de vie des populations (A. M. Sène et Codjia, 2016, p. 11). Les problèmes de déplacement des personnes et de leurs biens sont aujourd'hui posés à une échelle telle que l'initiative isolée ne suffit plus, d'où la nécessité de la mise en place de moyens de transports efficaces qui supposent une bonne organisation (H. Yaye Saïdou, 2014, p. 14). Cet article est une contribution à la connaissance des conséquences induites par la disparité de l'offre de transport sur le développement économique entre les communes d'un même espace géographique. Pour y parvenir, nous nous sommes posé la question centrale ci-après : comment l'offre inégale de transport contribue-t-elle aux disparités de développement économique entre les communes de Thionck-Essyl et de Santhiaba Manjaque ? L'hypothèse principale atteste que l'offre inégale de transport contribue considérablement aux disparités de développement économique entre les communes de Thionck-Essyl et de Santhiaba Manjaque. La vérification de cette hypothèse nous a conduit à l'adoption d'une méthodologie combinant la revue de la littérature, l'analyse cartographique et les enquêtes de terrain.

1. Méthodologie

Cette section présente les outils mobilisés, ainsi que les techniques de collecte et de traitement des données.

1.1. Cadre géographique des communes de Thionck-Essyl et de Santhiaba Manjaque

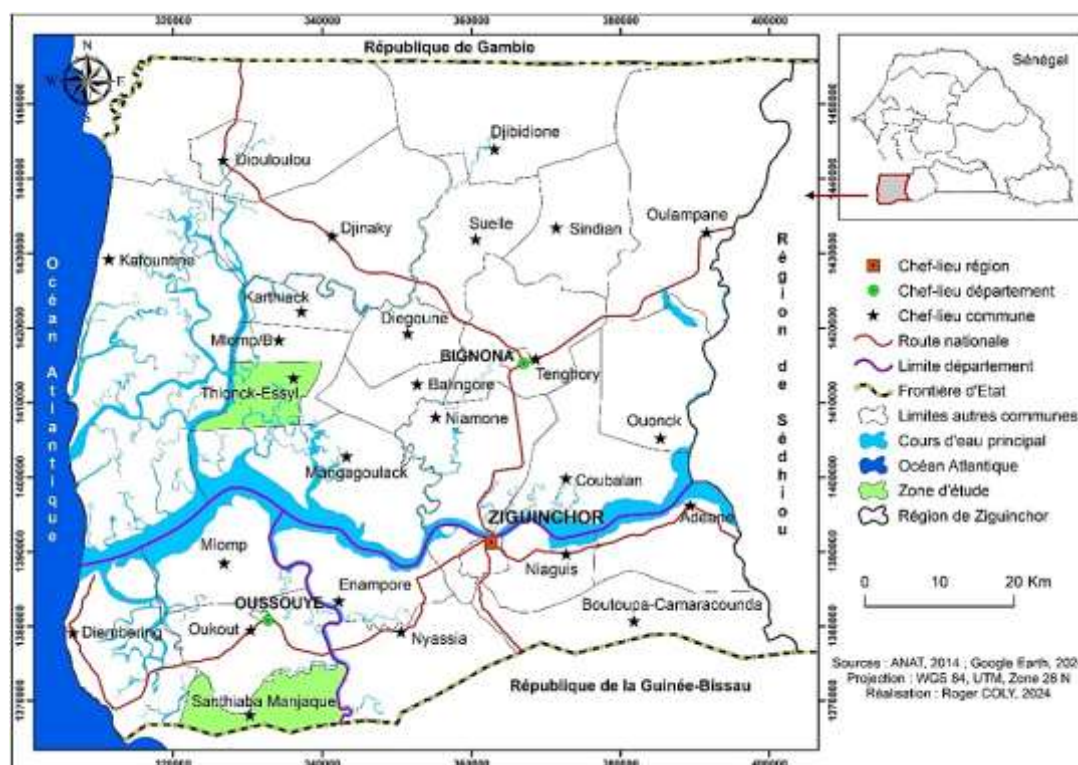
La région de Ziguinchor, située au sud-ouest du Sénégal, est issue de la réforme administrative de juillet 1984 qui avait scindé la Casamance en deux régions administratives, à savoir la région de Kolda et celle de Ziguinchor. La région de Ziguinchor est située à 12° 33' de latitude Nord et 16° 16' de longitude Ouest. Son altitude la plus élevée est de 19,30 m et elle occupe une superficie de 7 339 km², soit 3,73 % du territoire national (ANSD, 2024, p. 13). Selon le recensement de 2023, la région compte 617 568 habitants. Elle est limitée au nord par la

République de Gambie, au sud par la République de Guinée-Bissau, à l'est par la région de Sédhiou et à l'ouest par l'océan Atlantique (ANSD, 2024, p. 13-30).

Du point de vue climatique, la région de Ziguinchor se trouve dans le domaine climatique sud-soudanien côtier. Sa partie occidentale est influencée par l'océan Atlantique avec des températures modérées, alors que sa partie Est se localise dans le domaine sud-soudanien continental, selon la carte des domaines climatiques du Sénégal (B. D. Bâ, 2019, p. 21). La position géographique de la région fait qu'elle bénéficie d'une pluviométrie relativement abondante ; élément majeur qui handicape le transport, à cause de l'impraticabilité et de la dégradation des voies de circulation de plusieurs localités (R. Coly, 2021, p. 25), surtout celles situées à la périphérie.

Sur le plan administratif, la région de Ziguinchor est subdivisée en 03 départements (Ziguinchor, Bignona et Oussouye), 08 arrondissements (Cabrousse, Loudia Ouoloff, Tendouck, Tenghory, Sindian, Kataba 1, Nyassia et Niaguis), 30 communes de plein exercice et d'environ 502 villages (ANSD, 2024, p. 13), leur offrant plus d'opportunités pour leur développement (M. Diémé, 2022, p. 106). Malheureusement, elle présente de fortes disparités de développement local, causées par la défaillance du système de transport dans certaines zones. La plupart de ces communes sont issues de l'Acte III de la décentralisation en 2013 (B. D. Bâ, 2019, p. 20) et les localités sont en majorité rurales (carte 1).

Carte 1 : Situation géographique de la région de Ziguinchor

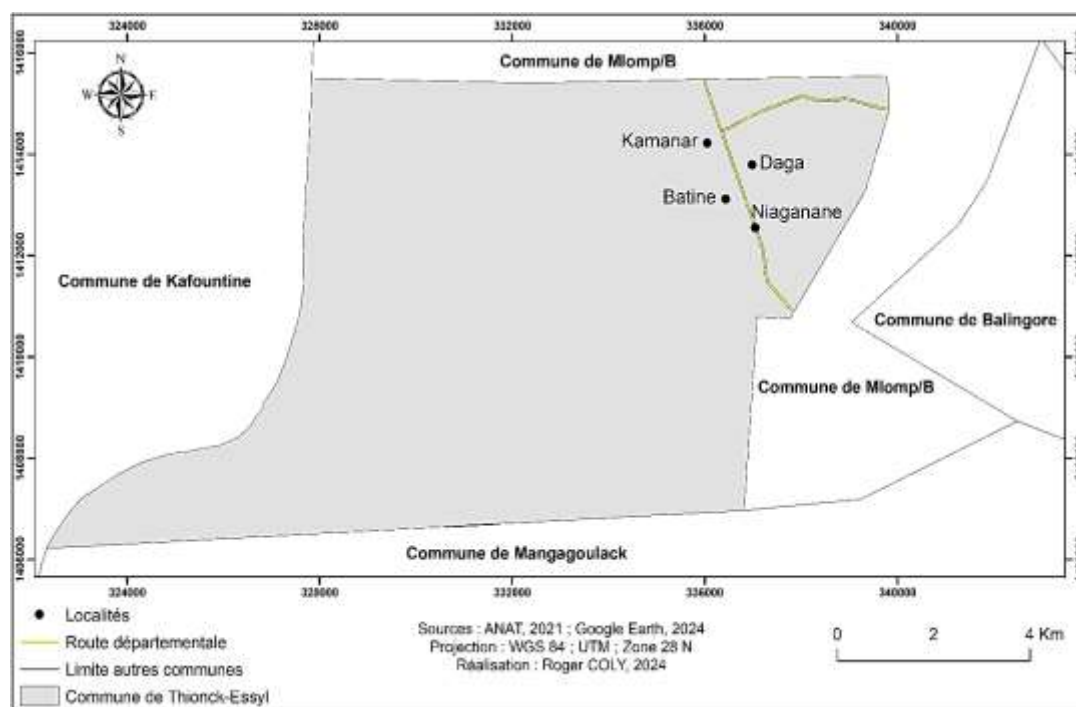


Sources : ANAT, 2014 ; Google Earth, 2024

Parmi les communes qui composent la région de Ziguinchor, nous avons celle de Thionck-Essyl (carte 2), située dans l'arrondissement de Tendouck, département de Bignona, au centre-est de la région de Ziguinchor (Basse-Casamance). Elle est limitée au nord par les communes de Mlomp/B, au sud par la commune de Mangagoulack, à l'ouest par le marigot de Diouloulou et à l'est par la commune de Diégoune. La commune de Thionck-Essyl, très étendue, est divisée en 04 quartiers, à savoir Batine, Daga, Kamanar et Niaganane, eux-mêmes subdivisés en 15 sous-quartiers au total. Elle est distante de 42 kilomètres de Bignona, chef-lieu de département

éponyme, et de 72 kilomètres de Ziguinchor, et se situe entre 12° 47' 08'' de latitude nord et 16° 31' 18'' de longitude ouest (PDES, 2015, p. 6).

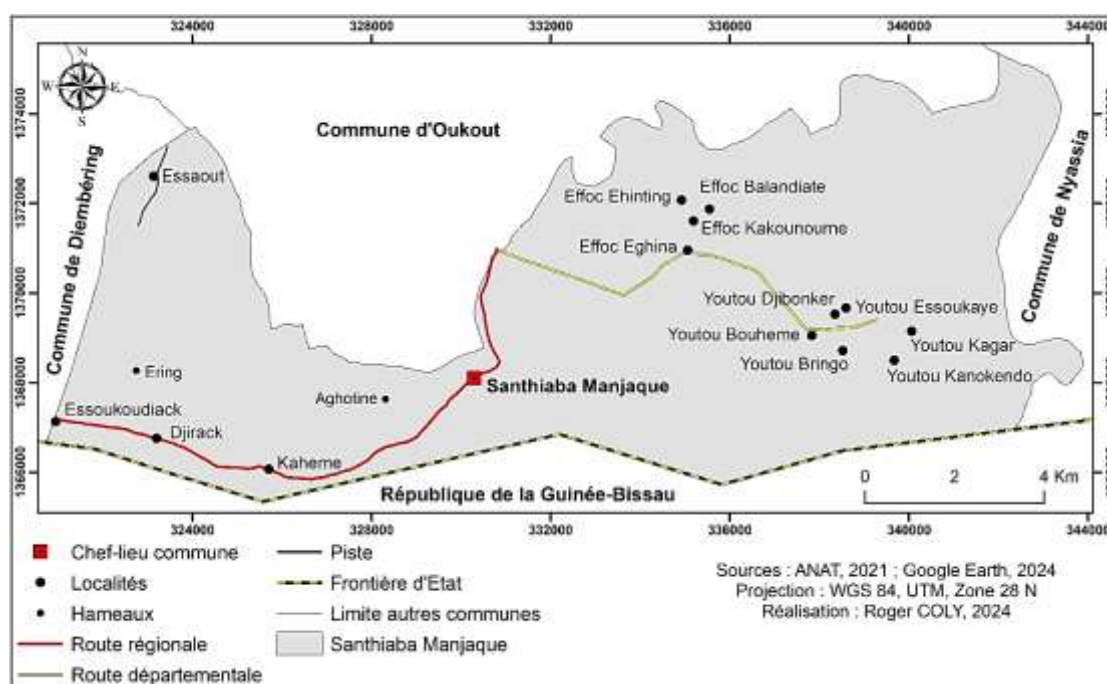
Carte 2 : Situation administrative de la commune de Thionck-Essyl



Sources : ANAT, 2021 ; Google Earth, 2024

Quant à la commune de Santhiaba Manjaque (carte 3), elle fait partie de l'arrondissement de Cabrousse, département d'Oussouye, au sud-ouest de la région de Ziguinchor (Basse-Casamance). Elle est limitée au nord par la commune d'Oukout, au sud par la République de Guinée-Bissau, à l'est par la commune de Nyassia et à l'ouest par celle de Diembéring. Elle couvre une superficie de 137 km², soit 36,63 % de la superficie totale de l'arrondissement de Cabrousse (PDC Santhiaba Manjaque, 2021, p. 7). Administrativement, elle est composée de 15 villages, à savoir : Santhiaba Manjaque, chef-lieu de la commune éponyme, Effoc Kakounoume, Effoc Éghina, Effoc Balandiate, Effoc Éhinting, Youtou Bouhème, Youtou Bringo, Youtou Djibonker, Youtou Essoukaye, Youtou Kagar, Youtou Kanokendo, Djirack, Kahème, Essaout et Essoukoudiack. Par ailleurs, en dehors de la localité de Santhiaba Manjaque, des hameaux comme Aghotine et Éring sont abandonnés à cause du conflit armé en Casamance.

Carte 3 : Situation administrative de la commune de Santhiaba Manjaque



Sources : ANAT, 2021 ; Google Earth, 2024

1.2. Collecte de données

La phase de la collecte de données s'est déroulée entre septembre 2023 et mai 2025. Il s'agit des données quantitatives, qualitatives et cartographiques.

1.2.1. Données quantitatives

Dans le but de collecter des données quantitatives, un questionnaire a été soumis aux chefs de ménages des deux communes d'étude. L'objectif est d'avoir la perception des habitants sur l'impact du transport sur le développement économique. Pour déterminer la méthode d'échantillonnage, nous avons utilisé les données du recensement de la population de 2013, provenant du service régional de la statistique et de la démographie (SRSD) de Ziguinchor. Précisons que l'absence des données du dernier recensement général de la population de 2023, lors de la réalisation de cette étude, a nécessité l'utilisation de celles de 2013. Le choix de la méthode d'échantillonnage aléatoire simple repose sur la base que tous les ménages des deux communes ont la chance d'être interrogés.

Concernant la définition de notre échantillon, nous avons d'abord calculé la taille de la population mère (N), en faisant le cumul des ménages de l'ensemble des villages/quartiers des communes d'étude. Ainsi, la population mère de notre échantillon est égale à 1 683 ménages ($N = 1\,683$ ménages). Ensuite, la formule d'échantillonnage de Bernouilli a été choisie pour déterminer la taille de l'échantillon, selon l'équation ci-après :

$$n = \frac{(Z)^2 \times N}{(Z)^2 + \alpha^2 \times (N - 1)}$$

Avec n : taille de l'échantillon ; N : taille de la population mère ; α : largeur de la fourchette exprimant la marge d'erreur et Z : valeur type correspondant au niveau de confiance choisi. L'application numérique donne :

$$n = \frac{1,96^2 \times 1\,683}{1,96^2 + 0,1^2 \times (1\,683 - 1)}$$

La population mère (**N**) étant égale à 1 683 ménages, le **Z** correspondant au niveau de confiance de 95 % est de 1,960 et **α** exprime la largeur de la fourchette de la marge d'erreur de 10 % (0,1). La marge d'incertitude choisie est de l'ordre de 5 %. De ce fait, nous obtenons un échantillon de 312,9 ménages, arrondi à 313 ménages, soit 19 % de la population mère (tableau 1). Afin de répartir les 313 ménages dans les villages/quartiers des communes retenues, un échantillon par quota a été retenu et le nombre de ménages à interroger par village/quartier est calculé comme suit :

$$\text{Nombre de ménages du village ou du quartier} \times 313$$

Nombre total de ménages de l'ensemble des villages/quartiers des deux communes

Tableau 1 : Répartition de l'échantillon dans les villages/quartiers ciblés

Communes	Villages/quartiers	Nombre de ménages	Intervalle d'incertitude	Échantillon par village/quartier
Thionck-Essyl	Batine	207	5 %	38
	Daga	342	5 %	63
	Kamanar	216	5 %	40
	Niaganane	295	5 %	54
Santhiaba Manjaque	Djirack	13	5 %	3
	Effoc	220	5 %	40
	Essaout	62	5 %	11
	Essoukoudiack	3	5 %	3
	Kahème	12	5 %	3
	Youtou	313	5 %	58
	Total	1 683		313

Source : SRSD/Ziguinchor, 2013 ; traitement Coly, 2024

1.2.2. Données qualitatives

Dans la perspective de bien cerner la question d'étude, des données qualitatives ont aussi été mobilisées. Celles-ci proviennent des entretiens semi-directifs et des observations directes de terrain. S'agissant des entretiens semi-directifs, ils ont été tenus avec plusieurs personnes ressources, à l'instar des maires des deux communes susnommées, des représentants des chauffeurs, des chefs de villages/quartiers, des piroguiers et des commerçants des deux zones de recherche. La finalité est de comprendre comment ces acteurs perçoivent les incidences de l'offre actuelle de transport sur la mobilité et le développement économique. Soulignons que le déroulement des entretiens semi-directifs a nécessité un enregistrement, après autorisation préalable de nos différents enquêtés. En ce qui concerne les observations directes sur le terrain, celles-ci ont mené à la prise de photographies pour mieux illustrer l'objet de recherche.

1.2.3. Données cartographiques

Dans l'optique de faire une bonne représentation cartographique de la question étudiée, les données de l'Agence Nationale de l'Aménagement du Territoire (ANAT) de 2014 et de 2021 sont utilisées. Elles sont complétées par la capture d'une image *Google Earth Pro* d'avril 2024.

1.3. Traitement et analyse des données

Le traitement et l'analyse des données ont conduit à la mobilisation de plusieurs outils, afin d'aboutir à une représentation plus appropriée. Les entretiens semi-directifs ont été transcrits. Cette phase s'est faite par le système de codage manuel, suivie d'une analyse thématique, grâce au logiciel de traitement qualitatif ATLAS.ti, aboutissant à la triangulation des données qualitatives avec celles quantitatives. L'avantage principal est d'accumuler plus d'informations sur la question d'étude. En ce qui concerne la cartographie, l'image *Google Earth Pro* de 2024 a été exportée dans ArcMap pour le géoréférencement. Pour ce faire, il est question de configurer le logiciel ArcGis sur le système de projection utilisé au Sénégal, à savoir WGS 84, UTM, Zone 28 N. Une fois l'outil de géoréférencement activé dans ArcMap, des points de référence de l'image correspondante dans *Google Earth Pro* ont été sélectionnés. De ce fait, les emplacements géographiques de chaque point de référence ont été transférés sur l'image à géoréférencer dans ArcMap. Cette étape est suivie de la numérisation qui a nécessité l'élaboration des couches thématiques relatives à l'hydrographie, aux localités et aux routes. Ces différentes opérations ont abouti à plusieurs résultats, présentés dans les sections ci-dessous.

2. Résultats

L'approche méthodologique employée a abouti à plusieurs résultats, exposés dans cette partie. L'analyse souligne l'offre de transport actuelle, en particulier l'état du réseau routier, dans nos deux zones d'étude et les répercussions sur la mobilité des personnes et des marchandises.

2.1. Le réseau routier : une des caractéristiques de l'offre inégale de transport entre nos deux communes d'étude

L'état actuel du réseau routier est un élément important, permettant de déterminer l'offre de transport dans chacune de nos deux communes d'étude. En d'autres termes, le niveau d'équipement en matière d'infrastructures routières permet d'établir les conditions de mobilité des personnes et des biens. Les sections suivantes traitent de ces différents éléments.

2.1.1. La construction de la route départementale 14.1.00 : un facteur de désenclavement de la commune de Thionck-Essyl

Le gouvernement sénégalais a, depuis 2020, instauré le Plan National d'Aménagement et de Développement des Territoires (PNADT), dans le but d'assurer un développement harmonieux de tout le territoire national, combinant l'équité sociospatiale, la croissance économique et la sauvegarde de l'environnement. Un des piliers importants pour réussir ces objectifs est le désenclavement physique, en optimisant l'état du réseau routier national, ce qui favoriserait la liaison entre les zones de production et celles de consommation. Dans cette perspective, la route départementale 14.1.00, qui s'étend sur 84 kilomètres et a été construite en 2007, représente une voie essentielle pour l'ouverture de la commune de Thionck-Essyl. D'après les entretiens et les observations sur le terrain, cette infrastructure a facilité l'accès aux communautés environnantes et aux services sociaux fondamentaux (photo 1).

Photo 1 : Route départementale 14.1.00 dans la commune de Thionck-Essyl



Source : Enquête de terrain, 2024

La construction de la route départementale 14.1.00 a considérablement modifié les habitudes de déplacement des résidents de la commune de Thionck-Essyl. Cela se distingue par une préférence pour les modes de transport motorisés, contrairement à la situation antérieure à l'aménagement routier. Par conséquent, pour les trajets de courte distance, la moto est davantage utilisée, comme le montrent les parts modales. En revanche, pour les longs trajets, son utilisation diminue au profit d'autres modes de transport, notamment la voiture.

2.1.2. Le mauvais état des infrastructures routières : l'enclavement persistant de la commune de Santhiaba Manjaque

Il est indéniable que, dans tout processus de développement, la présence d'une infrastructure de transport minimale est indispensable. Malheureusement, la commune de Santhiaba Manjaque ne dispose pas d'infrastructures routières en bon état.

Les principales infrastructures de transport dans la commune mentionnée sont les routes de sable. Cette commune, qui se trouve à la périphérie de la région de Ziguinchor, est accessible par deux voies majeures : la route régionale 14.0 et la route départementale 14.2.00. L'étude de la structure du réseau de transport local a montré dans quelle mesure le transport est soumis à des contraintes. Le contexte géographique de la commune de Santhiaba Manjaque est très révélateur. Cela dit, le transport terrestre est confronté à plusieurs contraintes dues aux aspects physiques et à l'impact des aléas climatiques de la région, notamment la pluie, ce qui rend les déplacements particulièrement difficiles. Le ruissellement des eaux de pluie, entraînant la dégradation, fait que les routes sont difficilement praticables (photo 2) et maintient la commune dans une logique de fermeture et d'éloignement.

Photo 2 : État des routes régionale 14.0 sur l'axe carrefour-Émaye (A) et départementale 14.2.00 à Youtou (B) pendant l'hivernage



Source : Enquête de terrain, 2024

Outre l'absence d'un réseau routier de qualité, le caractère persistant de l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque se manifeste aussi par l'état défectueux des infrastructures de franchissement, en particulier les ponceaux. Ces derniers, en état de vieillissement, se détériorent graduellement à cause de la pluie et cela entraîne des restrictions sur les déplacements des populations. Comme indiqué par la photo 3 ci-dessous, la commune de Santhiaba Manjaque est défavorisée en termes d'ouvrages de franchissement en bon état, alors que l'évaluation de l'accessibilité d'une région géographique se base principalement sur la présence de routes existantes et praticables toute l'année.

Photo 3 : État des ouvrages de franchissement sur la route régionale 14.0 à Essoukoudiack



Source : Enquête de terrain, 2024

2.2. Les déterminants des disparités de développement économique induites par l'offre inégale de transport entre les communes de Thionck-Essyl et de Santhiaba Manjaque

Le développement d'une entité géographique est largement tributaire du niveau et des conditions de transport. Ces conditions, étant le support des déplacements, impactent considérablement l'équipement des zones et les conditions de vie des populations.

2.2.1. L'émergence et le développement des activités économiques : des cas opposés entre les communes de Thionck-Essyl et de Santhiaba Manjaque

Les disparités spatiales sont produites ou intensifiées par les inégalités existantes dans l'offre de transport. Ainsi, les activités économiques sont inégalement distribuées et seules les régions disposant d'une bonne accessibilité subissent des changements, en raison de la présence de grands travaux d'aménagement. Dans la commune de Thionck-Essyl, les activités commerciales se démarquent par leur abondance parmi toutes les autres activités menées. Elles dominent sur toutes les autres, comme le souligne le représentant des chefs de quartier, interviewé le 30 juin 2024 :

Le désenclavement de la commune a occasionné la présence de nombreuses activités commerciales, depuis un certain temps. Il faut noter que la situation actuelle du transport est totalement différente de celle qui prévalait avant la réalisation de la route en 2007. Pendant cette période, la commune ne disposait que de quelques points de vente, à savoir les boutiques de vente des produits manufacturés, qui ne permettait de régler que les besoins de première nécessité. Tout cela est bien sûr accompagné d'une route très dégradée qui n'offrait aucun confort lors des trajets. Aujourd'hui, nous nous réjouissons car le déplacement des commerçants se fait de façon très fluide, quelle que soit la période de l'année, permettant de bien équiper la commune et conduisant à la satisfaction des besoins des populations.

Le développement et la densification de ces activités ont conduit à la création de nouveaux magasins, des quincailleries, des boutiques alimentaires et d'autres installations. Que ce soit sur la route départementale 14.1.00 ou à l'intérieur, les boutiques de produits cosmétiques, de

vêtements et d'équipements électroniques illustrent la présence des activités commerciales qui commencent à dominer l'environnement local (photo 4).

Photo 4 : Activités de commerce dans la commune de Thionck-Essyl



Source : Enquête de terrain, 2024

L'étude géographique démontre comment l'amélioration des services de transport favorise l'ouverture des zones. Par exemple, on a remarqué que l'amélioration de l'état d'une route aide à élargir la portée de certains marchés au-delà de leurs limites géographiques. La réfection récente de certaines voies a permis de désenclaver des points d'échanges qui n'étaient pas très attrayants auparavant, malgré leur emplacement dans d'importants bassins de production. Cela reflète l'impact bénéfique que peut avoir l'amélioration de l'offre de transport sur l'organisation des zones commerciales. C'est le cas de la route départementale 14.1.00, dont l'asphaltage récent a transformé Thionck-Essyl en une zone commerciale privilégiée, à l'échelle locale, départementale, régionale et même nationale.

Nos entretiens semi-structurés ont aussi démontré que Thionck-Essyl comptabilise la présence de commerçants originaires d'autres régions du pays. La plupart d'entre eux proviennent principalement des zones de Dakar et de Kaolack. Un des facteurs explicatifs demeure le désenclavement de la commune. En plus, il y a la commodité de transporter des produits de vente vers la commune. Au-delà de ces zones d'origine, on note également la présence de marchands venant de Ziguinchor, de Thiès et de Kolda.

Dans le cas inverse, les activités de commerce restent peu dynamiques dans la commune de Santhiaba Manjaque. En effet, pour assurer un transport optimal des produits alimentaires et manufacturés, il faut disposer d'un minimum d'infrastructures routières en bon état et de véhicules adaptés. La circulation dans cette commune se fait dans des conditions ardues, dues à l'état précaire du réseau routier. L'insuffisance de l'offre de transport est entièrement à l'origine du manque de dynamisme du secteur commercial. L'insuffisance de la présence et la dégradation des routes exacerbent les problèmes auxquels doivent faire face les commerçants. Selon ces derniers, le principal souci concerne les conditions de transport des biens de consommation. Ce phénomène est particulièrement perceptible durant la saison des pluies, lorsque certains moyens de transport en commun, tels que ceux de Youtou, sont immobilisés en raison de la détérioration progressive du réseau routier. En d'autres termes, ce réseau non revêtu et semé d'obstacles rend la circulation difficile, ce qui a un impact significatif sur le transport des marchandises. Ainsi, le transport est effectué par une pirogue à moteur (photo 6 A) ou par une moto. Cette option devient inadéquate, car la marchandise ne bénéficie d'aucune protection contre cette intempérie (photo 5).

Photo 5 : Marchandises exposées à l'air libre au débarcadère (A) et son acheminement à l'aide d'une péniche à Effoc (B)



Source : Enquête de terrain, 2024

Il est évident que cette situation joue principalement un rôle dans le déclin de l'économie locale, forçant les habitants à vivre dans une logique de précarité de leurs conditions d'existence. Notons que l'économie locale est entravée par une offre de mobilité insuffisante, alors que la demande continue d'augmenter. En termes d'infrastructures et de transport, l'offre ne tient pas le rythme. C'est un facteur qui restreint de manière significative le développement des activités économiques. D'après le représentant des commerçants de la commune, interviewé le 18 avril 2024 :

L'état des routes, dans la commune de Santhiaba Manjaque, n'encourage pas du tout un bon fonctionnement du commerce. Il est très difficile de circuler pendant la saison sèche à cause de l'ensablement des routes, mais c'est encore plus compliqué pendant la saison des pluies, période pendant laquelle elles sont en état de dégradation avancée. Cette situation entraîne une augmentation des coûts de transport et qui, par ricochet, doit se répercuter sur les produits de vente. Malheureusement, vu les conditions de vie des populations, nous sommes obligés de fixer un prix qui correspond à leur pouvoir d'achat, ce qui ne procure pas un véritable bénéfice pour nous. C'est très difficile mais nous sommes leurs seules alternatives, car si nous décidons de partir pour faire plus de profits ailleurs, leurs conditions de vie risquent de se dégrader davantage et cela s'explique par le refus de nombreux commerçants de venir mener leurs activités dans cette commune.

Les quelques commerces fixes de la commune se limitent exclusivement aux boutiques spécialisées dans les pièces de rechange pour motos et les articles manufacturés (comme le sucre, le savon, le sel, etc.). Ces dernières, en compagnie de produits alimentaires et de matériaux de construction distribués dans la zone, sont issues de diverses zones d'approvisionnement. En outre, la commune ne possède pas de marché hebdomadaire ni de marché fixe. Cette lacune pousse de nombreux commerçants originaires des localités de la Guinée-Bissau, de Cabrousse, de Cap-Skiring, pour ne citer que celles-là, à se déplacer sporadiquement vers certains villages pour vendre divers articles. Leur opération de vente se déroule uniquement sur une journée et les produits sont disposés directement au sol (photo 6 B).

Photo 6 : Acheminement de marchandises à l'aide de la moto en provenance de la Guinée-Bissau (A) et des étalages à même le sol à Effoc (B)



Source : Enquête de terrain, 2024

2.2.2. Une dépendance aux marchés extérieurs : le cas illustratif de la commune de Santhiaba Manjaque

En ce qui concerne l'organisation du territoire, la théorie de sa polarisation démontre que l'activité économique est non seulement faite d'échanges, mais qu'elle ne se manifeste pas aussi de manière uniforme partout (J. M. Bazonzi, 2015, p. 4). L'intégration du transport dans les installations d'activités pourrait devenir une tendance plus répandue. En effet, on observe une corrélation significative entre le transport et l'organisation spatiale des activités, chaque fois que les conditions d'un bon service de transport sont assurées. L'émergence des activités est donc largement influencée par les infrastructures de transport. Ces dernières élargissent les opportunités d'établissement d'activités commerciales, notamment les marchés. Parlant de marché, il convient de souligner qu'avant le désenclavement, la commune de Thionck-Essyl n'avait pas recensé d'implantation commerciale significative. Toutefois, depuis la construction de la route départementale 14.1.00 en 2007, le paysage local a subi une transformation. Les grandes dépressions et les problèmes d'accès ont disparu de l'environnement et de la vie quotidienne des habitants. Autrefois marquée par des crevasses et peu propice à l'établissement d'activités commerciales, la route attire désormais et offre de nouvelles opportunités d'emplacement. Cela entraîne une demande croissante d'espace commercial, poussant les autorités locales à la construction d'un marché quotidien (photo 7) destiné aux vendeurs.

Photo 7 : Bâtiment du marché de la commune de Thionck-Essyl



Source : Enquête de terrain, 2024

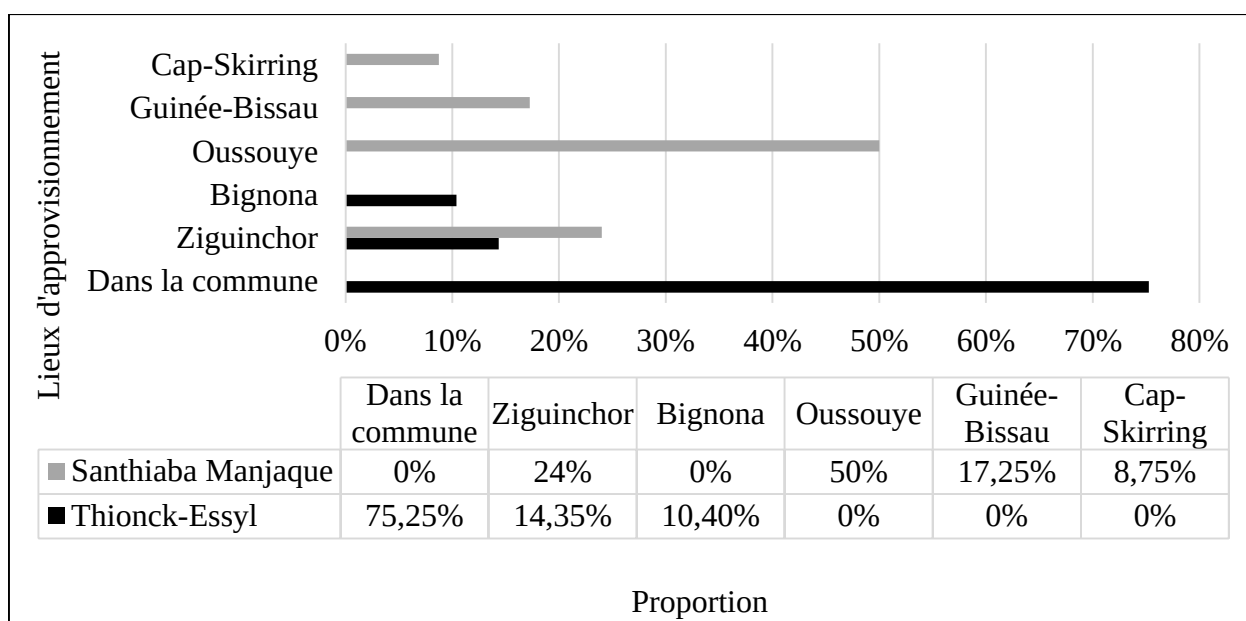
L'existence de ce marché favorise le ravitaillement des populations sur la place, comme l'illustrent les résultats de nos enquêtes, avec 75,25 % (figure 1) de nos enquêtés. Ce chiffre illustre le rôle important que joue ce marché, non seulement sur la satisfaction des besoins quotidiens des ménages, mais aussi le fait qu'il évite les déplacements vers l'extérieur de la commune, pour les achats. L'importance de sa contribution dans l'économie locale se constate à travers le nombre de compartiments existants. Ce nombre en constante évolution s'explique

par la demande de plus en plus élevée, dans une zone où la population ne cesse d'augmenter. Même si nous notons des déplacements vers certaines destinations pour ce même motif, les statistiques restent cependant faibles. Les résultats montrent que les marchés de Ziguinchor sont les lieux d'achat privilégiés de 14,35 % des ménages, suivis de celui de la commune de Bignona avec seulement 10,40 % des ménages enquêtés.

Contrairement à la commune de Thionck-Essyl, l'absence de marché à Santhiaba Manjaque réoriente les populations vers ceux externes dont le plus fréquenté est celui d'Oussouye avec 50 % (figure i) de nos enquêtés. La proximité de la commune à ce centre urbain justifie l'accès à ce marché. Il convient également de noter que les véhicules assurant le trajet vers Ziguinchor y effectuent souvent plusieurs arrêts. Dans le même optique, la rotation quotidienne des transports publics offre aux résidents un accès aux principaux marchés du centre-ville de Ziguinchor (24 %). Ces marchés, à l'instar de ceux situés à Saint-Maur-des-Fossés (Boucotte) et Tilène, contribuent à attirer les clients. Les grossistes et demi-grossistes dans les domaines du cosmétique, de l'habillement et de l'alimentation se présentent comme des lieux d'approvisionnement privilégiés. En plus de cela, la Guinée-Bissau (17,25 %), grâce aux marchés hebdomadaires de São Domingo, d'Éramé et d'Éjaten, attire les habitants pour des besoins d'approvisionnement.

Comme mentionné précédemment, le manque ou l'insuffisance des services de transport rend de nombreuses localités isolées ou difficilement accessibles, les rendant ainsi mal reliées au reste du pays. Cela concerne principalement les villages de Kahème, de Djirack et d'Essoukoudiack, qui sont presque recluses sur elles-mêmes en raison du manque de véhicules de transport collectif. Pour leur subsistance, les populations n'ont d'autre choix que de recourir au marché de Cap-Skiring (8,75 %) pour se ravitailler. En dépit de la distance d'une dizaine de kilomètres qui le sépare des localités de la commune, ce marché reste le plus proche, en plus du marché d'Oussouye. Il faut noter que l'utilisation de la marche et du portage constitue les deux options qui s'offrent à elles pour presque l'ensemble du parcours.

Figure 1 : Principaux lieux d'approvisionnement des chefs de ménage interrogés dans nos communes d'étude



Source : Enquête de terrain, 2024

3. Discussion des résultats

L'étude des disparités de développement économique, induites par l'offre inégale de transport, a permis d'observer la situation déséquilibrée entre nos deux zones d'étude, au profit de la commune de Thionck-Essyl. Les résultats obtenus montrent clairement le contraste existant, confirmant ainsi notre hypothèse sur les effets induits par l'offre inégale de transport.

En ce qui concerne la commune de Thionck-Essyl, nos résultats montrent une transformation systématique de son développement économique. L'amélioration de l'état de la route a rendu cette zone économiquement dynamique, en attirant des flux. On constate une prolifération des lieux de commerce le long de l'axe routier, incluant des friperies, des épiceries, des entrepôts, des magasins de matériaux de construction, des restaurations, ainsi que des ateliers spécialisés tels que ceux de soudure, menuiserie et mécanique, pour ne mentionner que ceux-ci. Dans cette perspective, L. Koundoul (2018, p. 36) rapportait que : « la présence des infrastructures de transport a une influence sur le choix de localisation de l'activité dans une région et/ou un pays ». L'auteur poursuit en ajoutant que « les activités socioéconomiques s'ordonnent en fonction d'axes et de pôles préférentiels ». Autrement dit, la simple existence d'un axe de transport peut susciter l'attrait d'activités commerciales et de services. En ce sens, les conclusions de ses recherches mettent en évidence des changements d'espace induits par le train à grande vitesse et l'attrait du projet de transport qui a mené à la relocalisation d'activités. Il mentionne également « la présence d'activités de restauration et d'hôtellerie près des nouvelles gares du train à grande vitesse à Paris et Lyon ».

De plus, la commune de Thionck-Essyl, suite à la construction de la nouvelle route, enregistre également une augmentation du nombre de services de transfert d'argent. Comme nous l'avons constaté lors de nos observations, le transfert d'argent est également une activité courante et parmi les plus fréquentes. Il est fréquemment lié à d'autres actions commerciales, comme le secteur cosmétique ou les abonnements Canal+, diversifiant ainsi les revenus des résidents. La construction de la route a aussi contribué à la création de revenus pour les jeunes sans emploi, grâce à la présence, le long de l'itinéraire, des stations de nettoyage des véhicules.

Cette occupation rémunératrice, particulièrement durant la saison des pluies, contribue grandement à faire rester certains dans la commune, en plus de la conduite des motos Jakarta. Ces diverses conclusions mettent en évidence l'importance du secteur des transports dans le développement d'une région géographique et se rapprochent de celles obtenues par certaines recherches menées à cet égard. K. Seneh (2012, p. 195) a fait une remarque similaire dans le Parc National du Banc d'Arguin, en Mauritanie. Ainsi, l'auteure déclare que « la route a grandement participé à la création de flux économiques dans une région qui n'est pas prévue pour l'activité économique. De plus, l'ouverture de la route a facilité l'accès à des ressources naturelles et a stimulé le tourisme, attirant ainsi davantage de flux ». De la même manière, L. Togola (2021, p. 304) déclare que :

Une recherche concernant l'impact du transport sur le développement du Mali : spécifiquement l'axe routier Bamako-Abidjan a mis en évidence que ce trajet routier joue un rôle significatif dans le progrès de la République du Mali. Ce corridor facilite les transactions entre le Mali et la Côte d'Ivoire, contribuant ainsi à diminuer la pauvreté, le chômage, et autres.

À l'opposé de la commune de Thionck-Essyl, la question de la défaillance de l'offre de transport dans la commune de Santhiaba Manjaque est préoccupante tout comme dans les autres pays sous-développés (M. Agbamaro *et al.* 2015, p. 50). En d'autres termes, la situation de la commune de Santhiaba Manjaque est révélatrice des problèmes d'enclavement qui se notent dans beaucoup de zones rurales des pays en développement et qui expliquent le freinage dans le processus de développement. M. Agbamaro *et al.* (2015, p. 50) stipulent que « le retard de

l'Afrique subsaharienne sur les autres continents en matière agricole comme dans bien d'autres domaines est dû à son isolement ».

Contrairement à la situation de la commune de Thionck-Essyl, le problème de la défaillance de l'offre de transport dans la commune de Santhiaba Manjaque est tout aussi préoccupant que dans les autres pays en voie de développement (M. Agbamaro *et al.* 2015, p. 50). Autrement dit, la situation de la commune de Santhiaba Manjaque met en lumière les enjeux d'enclavement que l'on constate dans de nombreuses régions rurales des pays en voie de développement et qui justifient le ralentissement du processus de développement. Selon M. Agbamaro *et al.* (2015, p. 50), « l'écart de l'Afrique subsaharienne par rapport aux autres continents est attribuable à son isolement ». Dans le même sillage, I. Dandonougbo (2012, p. 121) affirme que « l'insuffisance du réseau routier est perçue comme le principal obstacle au progrès en Afrique subsaharienne ». H. Yeo *et al.* (2012, p. 9) ont souligné que « le réseau routier joue un rôle crucial dans le développement, affirmant que la route est antérieure à l'essor économique et social ».

Les résultats obtenus de cette étude corroborent notre hypothèse initiale. L'étude détaillée de l'enclavement géographique et du développement de cette commune nous a aidés à mieux comprendre l'impact qu'une mauvaise offre de transport peut avoir sur le plan socio-économique (S. Abdelaziz, 2015, p. 3). En ce sens, Santhiaba Manjaque est confrontée à un problème majeur concernant le développement de son économie locale. Le commerce se distingue par l'absence d'un lieu principal de vente, comme un marché, et se concentre uniquement sur quelques points, tels que les boutiques. Le fonctionnement de ces dernières, de par les évacuations de marchandises, reste très problématique en saison des pluies, période pendant laquelle la circulation des moyens de transport devient plus compliquée. L'utilisation de la pirogue pour le transport des marchandises, bien qu'elle soit une option, s'avère néanmoins insuffisante étant donné que les volumes acheminés demeurent trop faibles. En outre, elles sont exposées aux intempéries, comme le soleil ou la pluie, durant toute la durée du trajet, ce qui les rend susceptibles de se détériorer. Ainsi, le commerce offre souvent aux populations des gains dérisoires (Y. Berton-Ofouémé, 2007, p. 86), en raison des multiples entraves qui freinent son développement, notamment les soucis liés à l'accessibilité. Ces divers résultats obtenus soutiennent certaines études qui traitent le sujet de manière similaire. En effet, R. Mbella-Mbong et E. R. Mboungue (2023, p. 286-287) ont prouvé que :

L'économie rurale dans la région de Mélong au Cameroun est totalement immobilisée à cause de l'enclavement. Ils ajoutent que la zone étant complètement coupée du reste du monde, l'accessibilité devient difficile. Par conséquent, les produits provenant des zones urbaines peinent à y être transportés et inversement.

C. Gondard-Delcroix (2006, p. 9) souligne également que « le milieu rural est assez isolé et qu'en dépit des investissements consentis depuis les années 1990, les infrastructures routières demeurent sous-développées, rendant ainsi les échanges plus difficiles ». Selon Y. Berton-Ofouémé (2007, p. 86) :

L'état dégradé des voies de communication a favorisé le recul des activités économiques, en dépit des multiples atouts présents dans la région de la Cuvette Ouest. De plus, les problèmes de communication avec l'extérieur ont gravement affecté l'économie locale, poussant les jeunes à se déplacer vers Brazzaville, la capitale, et vers le Gabon pour trouver des moyens de subsistance.

G. N. Tshiebue (2016, p. 260) a aussi souligné les obstacles au développement rural en République Démocratique du Congo. L'auteur indique que :

L'un des principaux freins au progrès rural dans ce pays est la faiblesse des systèmes de commercialisation, due à la détérioration avancée et presque généralisée des voies de

communication (routes, chemins de fer, voies navigables) et à l'insuffisance des moyens de transport.

La mauvaise connexion entre les diverses régions, notamment celles rurales de l'Afrique subsaharienne, représente un frein considérable à la satisfaction des besoins quotidiens (eau, alimentation, santé, etc.) ainsi qu'à l'évolution socio-économique (M. Kandem-Kandem, 2012, p. 3). Autant dire que dans la région de Ziguinchor, la tendance actuelle met en évidence une marginalisation croissante des communes éloignées, à l'image de Santhiaba Manjaque, et une dépendance vis-à-vis des centres urbains.

Conclusion

Cette étude a souligné les conséquences de l'inégalité de l'offre de transport sur le développement économique entre les communes situées dans un même espace régional, comme Thionck-Essyl et Santhiaba Manjaque. Dans cette dernière, la situation due à l'absence de routes en bon état, accentue son éloignement des principaux pôles urbains comme Ziguinchor. La persistance de la dégradation des voies, majoritairement en sable, entrave non seulement le déplacement des individus et des marchandises, mais également l'accès aux services essentiels, accentuant ainsi sa marginalisation. Dans le cas opposé, l'ouverture spatiale, l'accessibilité, l'intégration régionale et l'équipement de la commune de Thionck-Essyl ont été considérablement améliorés grâce à son désenclavement. Par conséquent, cet état de fait attribue aux infrastructures de transport, en particulier les routes, le rôle d'accès aux opportunités de développement.

La valeur ajoutée de cette étude réside dans l'approfondissement des discussions relatives aux conséquences de l'offre inégale de transport sur le développement des entités situées dans une même zone géographique. Ce fait revêt une importance particulière pour les zones périphériques, telles que la commune de Santhiaba Manjaque, qui sont défavorisées et dotées d'un niveau d'infrastructures socioéconomiques relativement bas. Il est donc essentiel de réfléchir sur les entraves à la mobilité et l'application des programmes sectoriels de transport doit être orientée par une préoccupation d'équité socio-spatiale, qui est l'un des objectifs de l'aménagement du territoire au Sénégal.

Ce travail ouvre la piste sur les effets futurs des actions actuelles du gouvernement du Sénégal, comme le Plan Diomaye pour la Casamance. Ce dernier vise notamment à améliorer l'accessibilité des zones, en particulier celles situées à la périphérie. Cette initiative pourrait servir de puissant levier pour diminuer les inégalités entre les différentes communes de la région de Ziguinchor et pour améliorer le niveau de vie des habitants.

Références bibliographiques

ABDELAZIZ Salah, 2015, « Enclavement montagnard et développement. Le cas de Jijel (Algérie) », Les Cahiers d'EMAM [En ligne], n° 26, 5 p.

AGBAMARO Mayébinasso, KOLA Edinam et KLASSOU-ZINSOU Kossiwa, 2015, « Enclavement et développement rural dans la préfecture de Dankpen, au Nord Togo », Revue de Géographie de l'université de Ouagadougou, n°10, Vol. 2, p. 77-101

Agence nationale de la statistique et de la démographie (ANSD), 2024, *Situation économique et sociale régionale*, 133 p.

BA Boubacar Demba, 2019, *Dynamiques spatio-temporelles des paysages et développement dans le département de Bignona (Basse-Casamance septentrionale, Sénégal)*, Thèse de doctorat, université Assane Seck de Ziguinchor, 314 p.

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

BAZONZI José Mvuezolo, 2015, *Systèmes de transports pour un développement intégré de l'Afrique : vers un réseau routier et ferroviaire panafricain*, Projet présenté au Codesria à l'occasion de la 11^e Assemblée Générale du Conseil, Maputo, 18 p.

BERTON-OFOUEME Yolande, 2007, « L'enclavement : un frein au développement économique et social de la Cuvette Ouest (R. du Congo) », *Revue Espaces enclavés*, p. 67-88.

COLY Roger, 2021, *Enclavement et problématique de développement dans la commune de Santhiaba Manjaque (Région de Ziguinchor)*, Mémoire de master, université Assane Seck de Ziguinchor, 137 p.

DANDONOUGBO Iléri, 2012, « Les contraintes liées à l'impraticabilité saisonnière du réseau routier dans le Moyen-Mono au Togo », *Laboratoire de Recherche sur la dynamique des Milieux et des Sociétés (LARDYMES)*, université de Lomé (Togo), numéro 9, 6^e année, p. 121-133

DIEME Mamady, 2022, *Le conflit armé en Casamance : Sociologie des acteurs du terrain*, Thèse de doctorat, université Assane Seck de Ziguinchor, 332 p.

GONDARD-DELCROIX Claire, 2006, *La combinaison des analyses qualitative et quantitative pour une étude des dynamiques de pauvreté en milieu rural malgache*. Thèse de doctorat, université Montesquieu-Bordeaux IV, 360 p.

KAMDEM-KAMDEM Maxime, 2012, *La contribution de l'énergie à la réduction de la pauvreté en milieu rural au Cameroun*, Investment Climate and Business Environment. Research Fund Report, n° 08/12, 37 p.

KANTOUSSAN Aimé, 2014, *Conception d'une autoroute au Sénégal vers un aménagement multidimensionnel conciliant développement et mise en valeur patrimoniale*. Thèse de doctorat, université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 468 p.

KOUNDOUL Lamine, 2018, *Infrastructure routière et dynamiques territoriales : cas de la voirie dans la commune de Ziguinchor*, Mémoire de master II en Géographie, université Assane Seck de Ziguinchor, 132 p.

MBELLA-MBONG Rostant et MBOUNGUE Emile Roger, 2023, « Enclavement et développement des zones rurales de l'arrondissement de Melong (région du Littoral-Cameroun) », *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*, numéro double 73-74, p. 273-294

Organisation des Nations unies et Commission économique pour l'Afrique (ONU et CEA), 2017, *Rapport d'examen africain sur les transports*, Commission Economique pour l'Afrique, 22 p.

Plan de développement communal (PDC), 2021, *Commune de Santhiaba Manjaque (2022-2026)*, Rapport final, 46 p.

Plan de développement économique et social (PDES), 2015, *Diagnostic des contraintes et des possibilités de développement de la commune de Thionck-Essyl*, Document de travail, 93 p.

TSHIEBUE Grégoire Ngalamulume, 2016, « Le développement rural : réalités, enjeux et pistes d'action », *Conjonctures congolaises*, p. 239-267

SENE Abdourahmane Mbade et CODJIA Claude, 2016, « Dynamiques de l'aménagement du territoire et inégalités sociospatiales au Sénégal », Cahiers de géographie du Québec, 60(169), p. 11-27.

SENEH Khadijetou, 2012, *Système territorial et développement : Impact de la route Nouakchott-Nouadhibou sur le Parc National du Banc d'Arguin*, Thèse de doctorat, université du Havre, 314 p.

TOGOLA Lassina, 2021, « La place du transport routier dans l'économie d'un pays enclavé : cas de la République du Mali », Revue Française d'Économie et de Gestion, Volume 2 : n° 11, p. 289-308

VARLET Jean et ZEMBRI Pierre, 2010, *Les transports dans le monde d'aujourd'hui*. Atlas des transports, Editions Autrement, 30 p.

YAYE SAÏDOU Hadiara, 2014, *Se déplacer à Niamey, mobilité et dynamique urbaine*, Thèse en cotutelle entre l'université de Grenoble, France et l'université Abdou Moumouni, Niger, 337 p.

YEO Homiengnon, KRA Kouadio Joseph et KOFFI Lath Franck Eric, 2012, « Infrastructures de transport et accessibilité géographique des populations rurales aux équipements sanitaires urbains dans la zone dense de Korhogo (nord de la Côte d'Ivoire) », Espace populations sociétés [En ligne], n° 2, 18 p.