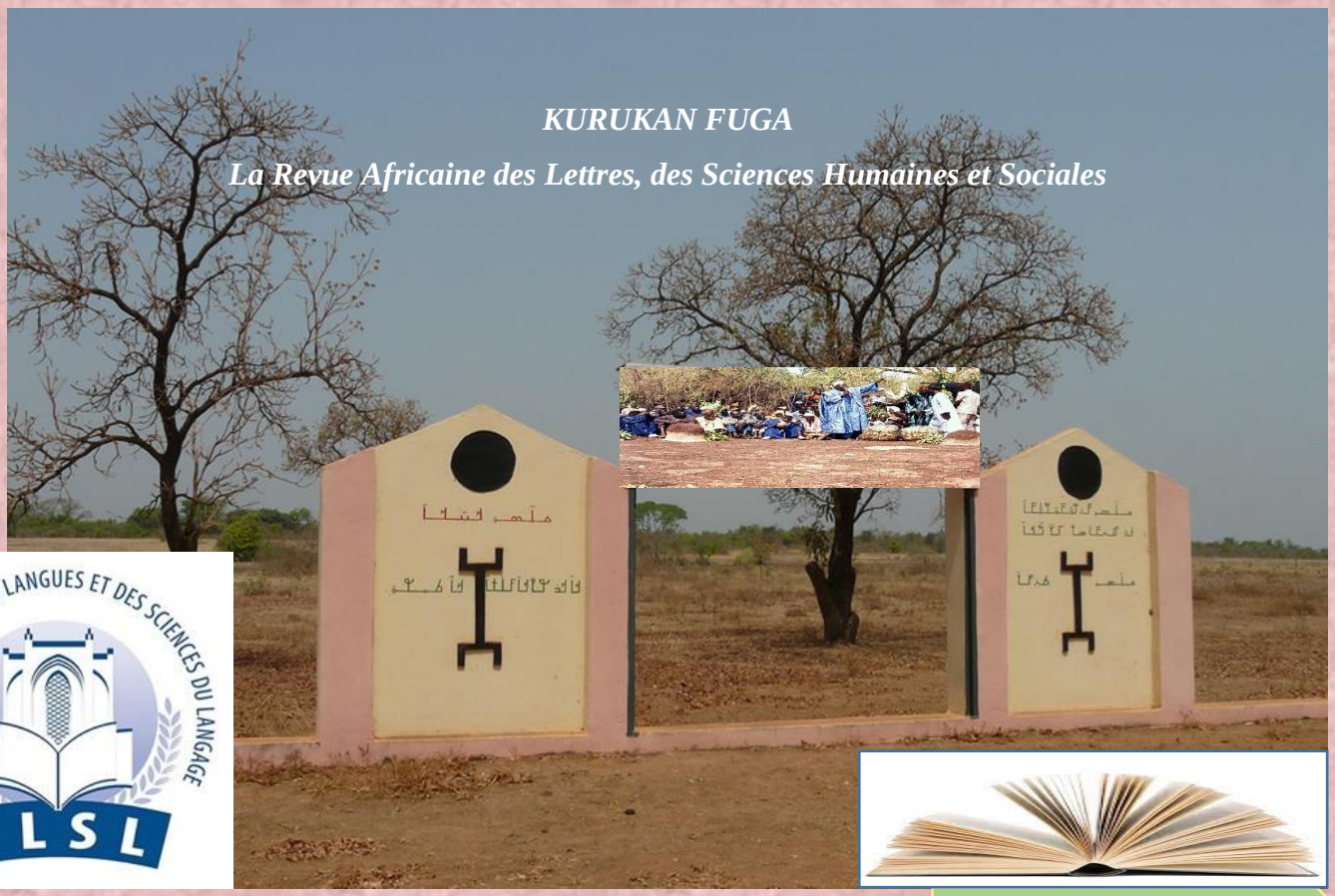
KURUKAN FUGA

La Revue Africaine des Lettres, des Sciences Humaines et Sociales

TREIZIEME NUMERO DE LA REVUE AFRICAINE DES LETTRES, DES SCIENCES

KURUKAN FUGA
VOL : 4-N°13
MARS 2025



ISSN : 1987-1465

Website : http://revue-kurukanfuga.net

E-mail : revuekurukanfuga2021@gmail.com

VOL : 4-N°13 MARS 2025

Bamako, Mars 2025

KURUKAN FUGA

La Revue Africaine des Lettres, des Sciences Humaines et Sociales

ISSN : 1987-1465

E-mail : revuekurukanfuga2021@gmail.com

Website : http://revue-kurukanfuga.net

Links of indexation of African Journal Kurukan Fuga

COPERNICUS	MIR@BEL	CROSSREF	SUDOC	ASCI	ZENODO
https://journals.indexcopernicus.com/search/details?id=129385&lang=ru	https://reseaumirabel.info/revue/19507/Kurukan-Fuga	https://search.crossref.org/search/works?q=kurukan+fuga&from_ui=yes	https://www.sudoc.abes.fr/cbs/xslt//DB=2.1/SET=4/TTL=1/SHW?FRST=5	https://ascidatabase.com/masterjournallist.php?v=16126	https://zenodo.org/communities/rkf/records?q=&l=list&p=1&s=10&sort=newest

DIRECTEUR DE PUBLICATION

- *Prof. MINKAILOU Mohamed (Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali)*

REDACTEUR EN CHEF

- *Prof. COULIBALY Aboubacar Sidiki (Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali) -*

REDACTEUR EN CHEF ADJOINT

- *SANGHO Ousmane, **Maitre de Conférences** (Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali)*

COMITE DE REDACTION ET DE LECTURE

- SILUE Lèfara, Maitre de Conférences, (Félix Houphouët-Boigny Université, Côte d'Ivoire)
- *KEITA Fatoumata,* Maitre de Conférences *(Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako)*
- *KONE N'Bégué,* Maitre de Conférences *(Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako)*
- *DIA Mamadou,* Maitre de Conférences *(Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako)*
- *DICKO Bréma Ely,* Maitre de Conférences *(Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako)*
- *TANDJIGORA Fodié,* Maitre de Conférences *(Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali)*
- *TOURE Boureima,* Maitre de Conférences *(Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali)*
- *CAMARA Ichaka,* Maitre de Conférences *(Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali)*

- *OUOLOGUEM Belco,* Maitre de Conférences *(Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako)*
- *MAIGA Abida Aboubacrine,* Maitre-Assistant *(Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali)*
- DIALLO Issa, *Maitre de Conférences* (Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali)
- KONE André, *Maitre de Conférences* (Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali)
- DIARRA Modibo, *Maitre de Conférences* (Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali)
- MAIGA Aboubacar, *Maitre de Conférences* (Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali)
- DEMBELE Afou, *Maitre de Conférences* (Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali)
- *Prof. BARAZI Ismaila Zangou* (Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali)
- Prof. N'GUESSAN Kouadio Germain (Université Félix Houphouët Boigny)
- Prof. GUEYE Mamadou (Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako)
- Prof.TRAORE Samba (Université Gaston Berger de Saint Louis)
- Prof.DEMBELE Mamadou Lamine (Université des Sciences politiques et juridiques de Bamako,Mali)
- Prof.CAMARA Bakary, (Université des Sciences politiques et juridiques de Bamako,Mali)
- SAMAKE Ahmed,Maitre-Assistant (Université des Sciences politiques et juridiques de Bamako,Mali)
- *BALLO Abdou, Maitre de Conférences* (Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako, Mali)
- *Prof.FANE Siaka* (Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako,Mali)
- *DIAWARA Hamidou, Maitre de Conférences* (Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako,Mali)
- *TRAORE Hamadoun, Maitre-de Conférences* (Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako,Mali)
- *BORE El Hadji Ousmane Maitre de Conférences* (Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako,Mali)
- *KEITA Issa Makan, Maitre-de Conférences* (Université des Sciences politiques et juridiques de Bamako,Mali)
- *KODIO Aldiouma, Maitre de Conferences* (Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako)
- *Dr SAMAKE Adama* (Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali)
- *Dr ANATE Germaine Kouméalo, CEROCE, Lomé, Togo*
- *Dr Fernand NOUWLIGBETO, Université d'Abomey-Calavi, Bénin*
- *Dr GBAGUIDI Célestin, Université d'Abomey-Calavi, Bénin*
- *Dr NONOA Koku Gnatola, Université du Luxembourg*
- *Dr SORO, Ngolo Aboudou, Université Alassane Ouattara, Bouaké*
- *Dr Yacine Badian Kouyaté, Stanford University, USA*
- *Dr TAMARI Tal, IMAF Instituts des Mondes Africains.*

COMITÉ SCIENTIFIQUE

- *Prof. AZASU Kwakuvi (University of Education Winneba, Ghana)*
- *Prof.ADEDUN Emmanuel (University of Lagos,Nigeria)*
- Prof. SAMAKE Macki, *(Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali)*

- *Prof. DIALLO Samba (Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako, Mali)*
- *Prof. TRAORE Idrissa Soïba, (Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali)*
- *Prof. J.Y.Sekyi Baidoo (University of Education Winneba, Ghana)*
- *Prof. Mawutor Avoke (University of Education Winneba, Ghana)*
- *Prof. COULIBALY Adama (Université Félix Houphouët Boigny, RCI)*
- *Prof. COULIBALY Daouda (Université Alassane Ouattara, RCI)*
- Prof. LOUMMOU Khadija (Université Sidi Mohamed Ben Abdallah de Fès, Maroc.
- Prof. LOUMMOU Naima (Université Sidi Mohamed Ben Abdallah de Fès, Maroc.
- Prof. SISSOKO Moussa (Ecole Normale supérieure de Bamako, Mali)
- Prof. CAMARA Brahima *(Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako)*
- *Prof. KAMARA Oumar (Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako)*
- Prof. DIENG Gorgui (Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Sénégal)
- Prof. AROUBOUNA Abdoulkadri Idrissa (Institut Cheick Zayed de Bamako)
- Prof. John F. Wiredu, University of Ghana, Legon-Accra (Ghana)
- Prof. Akwasi Asabere-Ameyaw, Methodist University College Ghana, Accra
- Prof. Cosmas W.K.Mereku, University of Education, Winneba
- Prof. MEITE Méké, Université Félix Houphouet Boigny
- Prof. KOLAWOLE Raheem, University of Education, Winneba
- Prof. KONE Issiaka, Université Jean Lorougnon Guédé de Daloa
- Prof. ESSIZEWA Essowè Komlan, Université de Lomé, Togo
- Prof. OKRI Pascal Tossou, Université d'Abomey-Calavi, Bénin
- Prof. LEBDAI Benaouda, Le Mans Université, France
- Prof. Mahamadou SIDIBE, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako
- Prof.KAMATE André Banhouman, Université Félix Houphouet Boigny, Abidjan
- Prof.TRAORE Amadou, Université de Segou-Mali
- Prof.BALLO Siaka, *(Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako, Mali*

TABLE OF CONTENTS

N°	Auteurs & Titres	Pages
01	ZAKARI Aboubacar, ANALYSE SOCIOLOGIQUE DE LA TRAJECTOIRE D'INSERTION PROFESSIONNELLE DES DIPLOMES DE L'INSTITUT UNIVERSITAIRE DE TECHNOLOGIE DE L'UNIVERSITE ANDRE SALIFOU : CAS DES DIPLOMES DE LA FILIERE ASSISTANT DE DIRECTION (AD) PROMOTION 2016	01-12
02	SORO Adama, SANOKO Bakary & Vamara KONÉ, HYBRIDITY IN LESLIE MARMON SILKO'S CEREMONY: TRANSGRESSION, RESTORATION AND A PROSPECT OF HUMAN UNIFICATION	13-26
03	YAO Grégoire Anahet, FROM IPSEITY TO OTHERNESS: A CONTRASTING FACET IN TRUMP'S CAMPAIGN SPEECH (2016) IN WISCONSIN	27-36
04	KOLO N'Golo, CAMARA Sekou, ORPAILLAGE ET SECURITE ALIMENTAIRE AU MALI : CAS DE LA COMMUNE RURALE DE M'PESSOBA	37-49
05	BERTHE Lassina, DIALLO Issa, OUATTARA Issa, EFFETS DE LA DEPIGMENTATION SUR LES FEMMES UTILISATRICES A L'HÖPITAL DERMATOLOGIQUE DE BAMAKO	50-61
06	KOIVOGUI Boye, COULIBALY Modibo Zoumana, DIANE Lanfia, KABA Moussa, UTILISATION DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE COMMUNICATION (TIC) DANS LES ACTIVITES AGRICOLES DE LA COMMUNE RURALE DE KARIFAMORIAH, PREFECTURE DE KANKAN, EN GUINEE	62-76
07	TOGOLA Bakaye, INVESTIGATING THE IMPACT OF WESTERN IMPERIALISM IN THE SAHEL: THE CASE STUDY OF THE ALLIANCE OF SAHEL STATES (AES)	77-87
08	DOUYON Amadou, TRAORÉ Adama & GOITA Yacouba, PERFORMANCES SCOLAIRES AU D.E.F DANS L'ACADEMIE D'ENSEIGNEMENT DE MOPTI (2012-2022) : ANALYSE DES DISPARITES DE GENRE ET IMPLICATIONS POUR LES POLITIQUES EDUCATIVES	88-98
09	TRAORÉ Nassoum Yacine, ANALYSE DES REPRÉSENTATIONS DU POUVOIR ET DE L'HOMME DANS LA CHANSON SANUNƐGƐNIN (PETIT FER EN OR) DE TARA BOUARÉ (KALA- MALI)	99-111

10	*TOUGOUMA Dieudonné,* *LES IMPLICATIONS ÉTHIQUES DES TECHNOLOGIES ÉMERGENTES : NJOH MOUELLE ET L'URGENCE D'UNE RÉGULATION SUPRANATIONALE*	*112-126*
11	*BOUGMA Moussa,* *PAUVRETE ET ACCES DES ENFANTS A L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR A OUAGADOUGOU*	*127-140*
12	*TANGARA Oumar, DIARRA Mamy, DIARRA Karim, BAGAYOKO Thierno B,* *ANALYSE DE LA DYNAMIQUE DES ENTREPRISES INDUSTRIELLES DE LA REGION DE SEGOU : CAS DU CERCLE DE SEGOU, MALI*	*141-149*
13	*BA Cheick Oumar,* *IMPACTS DE LA SOCIETE MINIERE D'OR DE GOUNGOTO SUR LE DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE LOCAL DANS LA COMMUNE RURALE DE KENIEBA, CERCLE DE KENIEBA*	*150-161*
14	*KOUMA Daouda, ZONGO Alphonse Nongma,* *REPRESENTATIONS SOCIALES DU TRAVAIL ET DE LA MOTIVATION DES EMPLOYES : CAS DE LA SOCIETE NATIONALE D'ÉLECTRICITE DU BURKINA A OUAGADOUGOU*	*162-176*
15	*LE BI Le Patrice,* *ADVOCATING FOR AN INNOVATIVE AND OPEN PERCEPTION OF EXTENSITY AS A FULLY-FLEDGED GRAMMATICAL CATEGORY*	*177-191*
16	*TANGARA Modibo,* *LE DISCOURS D'ACCOMPAGNEMENT DE NOUVEAUX CIRCONCIS CHEZ LES BAMANAN DU MAASINA : ÉTUDE ETHNOLINGUISTIQUE ET STRUCTURALE*	*192-201*
17	*AROU Oumarou,* *PERSISTANCE DU PALUDISME AU MALI : L'EXEMPLE CHEZ LES FEMMES ENCEINTES DE L'ASSOCIATION DE SANTÉ COMMUNAUTAIRE DE BANCONI (A. SA.CO.BA)*	*202-215*
18	*COLY Roger, SENE Abdourahmane Mbade,* *INFRASTRUCTURES MODERNES ET ENCLAVEMENT PERSISTANT : LE PARADOXE DU DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS DANS LA REGION DE ZIGUINCHOR (SENEGAL)*	*216-232*
19	*DIDE Kamondan Vincent,* *LA PAROLE OUTRAGEUSE EN PAYS WE : TYPOLOGIE ET ESTHETIQUE D'UN GENRE*	*233-244*
20		*245-261*

	MOUTORE Yentougle, ***TERRORISME ET VULNERABILITE URBAINE A DAPAONG (TOGO)***	
21	***AWADE Essodina & BAWA Dangnisso*** ***IDENTIFICATIONS DES FACTEURS DE DEGRADATION DES SOLS DANS LE BASSIN VERSANT DE KPELOU ET LUTTE ANTIEROSIVE (NORD-EST DU TOGO)***	***262-276***
22	***TINTO Boureima , LOMPO Mamadou, SANOU Kwéssé Moïse & ADOUABOU Basile Aoupoaoune,*** ***CARTOGRAPHIE DES FEUX DE BROUSSE DE LA RESERVE DE BIOSPHERE TRANSFRONTALIERE DU W/BURKINA FASO***	***277-290***
23	***KANOUTE Bassy,*** ***IMPACT DE LA MALNUTRITION SUR LE DEVELOPPEMENT PHYSICO-COGNITIF DES ENFANTS AU MALI***	***291-301***
24	***BASSANE Ernest,*** ***SOUPIRS OU DE LA POÉSIE DE LA RÉSILIENCE CHEZ KADIATA DICKO : DU COMBAT DES ARMES AU COMBAT DES MOTS***	***302-311***
25	***DEMBELE Souleymane, CISSE Mahamadou & GUIROU Alibourou,*** ***DETERMINANTS DE LA CORRUPTION DANS LE CADRE DE LA DECENTRALISATION DANS LA COMMUNE II DE BAMAKO ET DE BAGUINEDA***	***312-326***
26	***TOGOLA Ousmane Mamadou,*** ***COMMERCE BILATERAL ENTRE LA REPUBLIQUE DE GUINEE CONAKRY ET LE MALI DE 2000 A 2020***	***237-345***
27	***MARIKO Bourama,*** ***RETHINKING ANCIENT EGYPTIAN CIVILIZATION BEYOND GREEK AND ROMAN LENSES FROM A POSTCOLONIAL PERSPECTIVE***	***346-370***
28	***DIAWARA Nana Kadidia,*** ***ÉTHIQUE : FORMATION ET EMPLOYABILITE***	***371-380***
29	**COULIBALY Zakaria & TOGOLA Souleymane,** **DISMEMBERMENT OF SLAVE FAMILIES IN THE PERIOD OF SLAVERY: CAUSES AND ULTERIOR OBJECTIVES IN THE NARRATIVES OF *OLAUDAH EQUIANO* AND *FREDERICK DOUGLASS***	***381-389***
30	***MAIGA Aboubacar Ab., SANOGO Adama & TOGOLA Hawa Boubacar,***	***390-406***

	L'IMPLICITE DANS LE DISCOURS LITTERAIRE : UNE ANALYSE DES ENJEUX IMPLICITES A TRAVERS LES PRESUPPOSES ET LES SOUS-ENTENDUS	
31	**BADO Baguima Sylvain,** **SAVOIRS PAYSANS ET PRATIQUES CULTURALES, UN ART AU CŒUR DES MYTHES *LYELA***	***407-417***
32	***TRAORE Assa Dramane,*** ***LES DANGERS DE L'AU-DELA ET LEURS ESQUIVES DANS LES TEXTES FUNERAIRES DE L'ÉGYPTE ANCIENNE***	***418-433***
33	***OUADJA N'Nigmatoui & DIPO Ilaboti,*** ***LES RITES FUNERAIRES CHEZ LES BIKPAKPAAM AVANT LA CONQUETE COLONIALE***	***434-443***
34	***DEMBELE Dabéré, BAMBA Fatogoma & MOUSSA Djibrilla*** ***ESTIMATION D'UN SEUIL D'ALERTE DE RISQUE D'INONDATION PLUVIALE EN COMMUNE IV DU DISTRICT DE BAMAKO***	***444-456***
35	***DIAKITE Youssouf,*** ***ANALYSE DES FACTEURS DE GRAVITE DU CHOC D'ACCIDENTS DE LA ROUTE ET DE TRAUMATISMES A BAMAKO***	***457-466***
36	**DANSIRA Diafily,** **ANALYZING TYPES OF CODE SWITCHING IN CAMARA LAYE'S *DRAMOUSS***	***467- 475***
37	***LIGAN Charles Dossou,*** ***LANGUES NATIONALES ET VULGARISATION DES RESULTATS DE RECHERCHE : LA VOIE DE LA TERMINOLOGIE***	***476- 487***
38	***SANOU Maïmouna,*** ***LA PEUR DE VIEILLIR, ENTRE REPRESENTATIONS SOCIALES ET PRATIQUES ENVERS LES PERSONNES AGEES EN INCAPACITES FONCTIONNELLES GRAVES A BOBO-DIOULASSO, AU BURKINA FASO***	***488-502***
39	***KONE Kassoum,*** ***LA CONTRACEPTION A L'EPREUVE DES DISCOURS ET REPRESENTATIONS SOCIALES A KOUMANTOU***	***503-512***
40	***TOURE Abdoulaye, MAIGA Abdoulaye et TRAORE Dramane L*** ***CAPITAL SOCIAL ET CROISSANCE ECONOMIQUE AU MALI : ANALYSE DE LA DYNAMIQUE A LONG TERME***	***513-531***

Revue KURUKAN FUGA

Vol. 4, N°13, pp. 202 – 232, Mars 2025
Copy©right 2025 / licensed under CC BY 4.0
Author(s) retain the copyright of this article
ISSN : 1987-1465
DOI : https://doi.org/10.62197/ZJAV3669
Indexation : Copernicus, CrossRef, Mir@bel, Sudoc, ASCI, Zenodo
Email : RevueKurukanFuga2021@gmail.com
Site : https://revue-kurukanfuga.net

La Revue Africaine des Lettres, des Sciences Humaines et Sociales
KURUKAN FUGA

INFRASTRUCTURES MODERNES ET ENCLAVEMENT PERSISTANT : LE PARADOXE DU DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS DANS LA REGION DE ZIGUINCHOR (SENEGAL)

COLY Roger,

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

&

SENE Abdourahmane Mbade,

Maître de Conférences, Département de Géographie, Université Assane Seck, Ziguinchor, Sénégal, asene@univ-zig.sn

Résumé
La région de Ziguinchor (Sénégal), historiquement enclavée en raison de contraintes géopolitiques (enclave gambienne), de conflits armés et de carences infrastructurelles, peine à se désenclaver malgré des projets récents (ponts Sénégambie, Marsassoum). Si la littérature souligne l'impact de crises (naufrage du Joola) ou de la modernisation routière, elle néglige les disparités internes, notamment rurales, où persiste un isolement socio-économique. Cet article analyse l'efficacité des infrastructures face à ces inégalités, un enjeu clé pour le développement durable en Afrique subsaharienne. La méthode associe une revue de travaux académiques (articles, thèses, mémoires), des données spatiales (cartes, SIG), des enquêtes terrain (entretiens semi-directifs, observations et prise de photos) et des statistiques institutionnelles (Ageroute). Les résultats révèlent : (1) les infrastructures récentes améliorent les liaisons interrégionales, mais accentuent les déséquilibres en négligeant les axes secondaires dégradés comme la RN4 ; (2) l'enclavement interne perdure dans les zones rurales (exemple de Djibidione), limitant l'accès aux marchés et alimentant des stratégies informelles (exploitation illégale de bois) ; (3) Ces contradictions montrent que la construction des corridors transafricains nécessitent des réponses locales (entretien des routes, inclusion de l'informel). En conclusion, l'article plaide pour des politiques ciblant les maillages secondaires et intégrant les réalités locales.
Mots clés : Développement, enclavement, infrastructures, transport, Ziguinchor

****

Abstract
The Ziguinchor region (Senegal), historically landlocked due to geopolitical constraints (Gambian enclave), armed conflicts, and infrastructure deficits, struggles to overcome its isolation despite recent projects (Senegambia and Marsassoum bridges). While existing literature highlights the impact of crises (such as the Joola shipwreck) and road modernization, it overlooks internal disparities, particularly in rural areas, where socio-economic isolation persists. This article examines the effectiveness of infrastructure in addressing these inequalities, a critical issue for sustainable development in sub-Saharan Africa. The methodology combines a review of academic studies (articles, theses, memories), spatial data analysis (maps, GIS), field surveys (semi-

directed interviews, observations and taking photos), and institutional statistics (Ageroute). The findings reveal that: (1) recent infrastructure developments have improved interregional connections but have also exacerbated imbalances by neglecting deteriorated secondary roads (e.g., RN4); (2) internal isolation persists in rural areas (e.g., Djibidione), limiting market access and fostering informal strategies (such as illegal logging); (3) these contradictions suggest that the construction of trans-African corridors requires localized responses, including road maintenance and the integration of informal practices. In conclusion, the article advocates for policies that prioritize secondary road networks and incorporate local realities.
Key words Development, infrastructure, landlockedness, transport, Ziguinchor.

Cite This Article As : COLY R., SENE A.M. (2025). **INFRASTRUCTURES MODERNES ET ENCLAVEMENT PERSISTANT : LE PARADOXE DU DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS DANS LA REGION DE ZIGUINCHOR (SENEGAL).**
Kurukan Fuga, 4(13), 216–232. https://doi.org/10.62197/ZJAV3669

Introduction

Les systèmes de transport constituent un pilier fondamental du développement économique et social, facilitant l'intégration territoriale, l'accès aux services essentiels, l'échange et la circulation des hommes et des biens (Seneh, 2012, p. 44). Dans les pays en développement, les infrastructures de transport jouent un rôle critique dans la réduction de la pauvreté et l'atteinte des Objectifs de Développement Durable (ODD), notamment via l'amélioration de la connectivité rurale-urbaine (Oliveira et al., 2024, p. 1). Cependant, les défis persistent. En effet, l'enclavement, le déficit d'entretien des routes, les inégalités d'accès aux réseaux modernes et la défaillance du système de transport freinent souvent ces dynamiques (Yesguer, 2009, p. 6). En Afrique subsaharienne, ces enjeux sont exacerbés par des contraintes géopolitiques, des héritages coloniaux et des conflits armés récurrents, comme l'illustre le cas emblématique de la Casamance au Sénégal (Sène, 2019, p. 11).

La région de Ziguinchor, en Basse-Casamance, incarne ces défis de manière aiguë. Enclavée entre la Gambie, la Guinée-Bissau et l'océan Atlantique, son développement socio-économique est entravé par une accessibilité limitée, des infrastructures routières dégradées et les séquelles d'un conflit armé vieux de quatre décennies (Bâ, 2013, p. 4). Les travaux de Trincaz (1984, p. 18) ont souligné l'importance historique des transports fluviaux et terrestres pour l'économie locale, notamment dans la culture de l'arachide. Plus récemment, Lombard (2003, p. 175) a mis en lumière les conséquences du naufrage du *Joola* en 2002 et de l'héritage colonial gambien sur l'isolement régional. Par ailleurs, des études comme celles de Gomis et al. (2020, p. 2) analysent les impacts des transports informels (motos Jakarta) et des projets de modernisation routière sur les dynamiques urbaines et rurales. Malgré ces avancées, la littérature reste fragmentée, privilégiant souvent les axes centraux au détriment des zones périphériques comme Santhiaba Manjaque (Coly, 2021, p. 132).

Les recherches existantes identifient clairement l'enclavement comme un frein majeur au développement de Ziguinchor. Toutefois, plusieurs lacunes subsistent. Premièrement, les études se concentrent principalement sur les infrastructures principales (ex. : Transgambienne) ou les crises ponctuelles (ex. : naufrage du *Joola*), négligeant l'hétérogénéité des réalités locales, notamment dans les milieux ruraux (Noyouléwa, 2005, p. 80). Deuxièmement, l'effet des récentes infrastructures (ponts Sénégambie, Marsassoum) sur la diminution des disparités spatiales et socio-économiques demeure sous-évalué. Enfin, peu de travaux intègrent une analyse systémique liant déficiences routières, pratiques informelles de mobilité et dynamiques conflictuelles (Mané, 2016, p. 6). Ces lacunes limitent la formulation de politiques adaptées aux besoins spécifiques des territoires marginalisés.

Cet article vise à combler ces manques en examinant comment les infrastructures routières récentes et les initiatives de désenclavement influencent l'intégration socio-économique de la région de Ziguinchor, tout en révélant les persistances des inégalités territoriales. L'hypothèse centrale postule que, malgré les avancées (ex. : ponts), le maillage routier déséquilibré et la dégradation accélérée des axes secondaires perpétuent un enclavement interne, notamment dans les zones rurales. Pour tester cette hypothèse, une méthodologie mixte a été employée, combinant des analyses spatiales (cartes, SIG), des enquêtes de terrain (entretiens semi-directifs, observations et prise de photos) et une revue critique des données institutionnelles, notamment l'Agence des travaux et de gestion des routes (Ageroute) et l'Agence nationale de la statistique et de la démographie du Sénégal (ANSD).

Cette recherche offre une double contribution. Sur le plan pratique, elle identifie des leviers pour optimiser les politiques de transport, notamment via le ciblage des investissements dans les axes ruraux. Sur le plan théorique, elle enrichit les débats sur la « fracture infrastructurelle » en Afrique subsaharienne. Enfin, elle propose un cadre d'analyse intégré pour évaluer l'efficacité des corridors transafricains.

1. Méthodologie

Dans cette partie, il est question d'expliquer les méthodes de collecte et de traitement des données obtenues.

1.1. Collecte de données

La phase de collecte de données s'est déroulée entre août 2023 et avril 2024 et concerne les données quantitatives et celles qualitatives.

1.1.1. Données quantitatives

Les données quantitatives utilisées sont issues des services étatiques, à l'instar de l'Ageroute et de l'ANSD. Il s'agit des données relatives à la quantification du linéaire du réseau routier de la région de Ziguinchor selon la catégorie, à savoir nationale, régionale et départementale.

1.1.2. Données qualitatives

Pour mieux cerner la question d'étude, des données qualitatives ont été collectées. Il s'agit des données issues des entretiens semi-directifs et de l'observation de terrain. Concernant les entretiens semi-directifs, ils sont tenus avec le chargé de projet de l'Ageroute, avec la cheffe de la division des transports terrestres de Ziguinchor et le président de la principale gare routière de la région de Ziguinchor. L'objectif de ces entretiens est de mieux apprécier la perception faite sur la situation actuelle du transport routier dans la région de Ziguinchor. Il faut préciser que le déroulement des entretiens semi-directifs a nécessité l'usage d'un téléphone de type Android, pour des besoins d'enregistrements. Toutefois, l'enregistrement de nos différents interlocuteurs a nécessité, au préalable, leur autorisation. Par ailleurs, grâce à l'observation de terrain, nous avons pris des photos ayant permis d'illustrer nos propos.

1.1.3. Données cartographiques

Les données de la Direction des travaux géographiques et cartographiques (DTGC) de 2014 et de 2021 et celles de l'Agence nationale de l'Aménagement du territoire (ANAT) de 2014 sont utilisées. Elles sont complétées grâce à la capture d'une image *Google Earth Pro* d'avril 2024, pour disposer ainsi d'une bonne représentation cartographique.

1.2. Traitement et analyse des données

Les différentes données obtenues ont fait l'objet de traitement et d'analyse permettant d'aboutir à une représentation plus adéquate. D'abord, les entretiens semi-directifs ont été transcris. L'intérêt majeur est de traiter les textes tels qu'ils ont été recueillis sans modification du discours afin de recueillir le maximum d'informations sur la question soulevée.

Pour la cartographie, l'image d'avril 2024 a été exportée dans ArcMap pour le géoréférencement. Cela consiste à paramétrer le logiciel ArcGis sur le système de projection concernant le Sénégal, à savoir WGS 84, UTM, Zone 28 N. Après activation de l'outil géoréférencement dans ArcMap, nous avons fait le choix des points repères de l'image correspondante dans *Google Earth Pro*. Ainsi, les coordonnées géographiques de chaque point repère ont été reportées sur l'image à géoréférencer dans ArcMap. Cette étape est suivie par la numérisation qui a consisté, dans un premier temps, à créer la couche thématique du réseau routier et du réseau hydrographique puis, dans un second temps, celle des localités. Cette démarche méthodologique a permis d'aboutir à un certain nombre de résultats, présentés dans les sections suivantes.

2. Résultats

Cette partie présente les résultats de l'étude sur le système de transport dans la région de Ziguinchor, en mettant en lumière les difficultés historiques et actuelles liées à son isolement. Elle examine comment les infrastructures défaillantes ont affecté le développement économique et social de la région, tout en soulignant les récentes avancées, comme la construction de ponts et l'amélioration des routes, qui ont permis de réduire cet enclavement. L'analyse met également en évidence les inégalités persistantes entre les zones urbaines et rurales, où l'accès et la mobilité restent encore limités dans certaines localités.

2.1. Présentation générale de la zone d'étude

La Casamance, située au sud du Sénégal, s'étend sur 28 350 km², soit 1/7e de la superficie du pays, formant ainsi la partie méridionale de la Sénégambie, étroite et allongée, d'est en ouest, de part et d'autre d'un fleuve (*la Casamance*) de 300 km qui lui donne son nom. En effet, la Casamance doit son histoire, son nom, ses principales ressources et peut-être aussi son avenir à son « fleuve ». Dans l'ensemble sénégalais, elle se caractérise par certains traits originaux qui sont à la fois des facteurs de rapprochement et d'identification régionale et par une grande diversité interne (Sané, 2017, p. 36). Cette dénomination est utilisée pour désigner à la fois le fleuve qui traverse cette région et l'espace compris entre la République de Gambie au nord, la Guinée-Bissau au sud, l'océan Atlantique à l'ouest et le marigot *Koulountou*, un affluent du fleuve Gambie, qui constitue à l'est la limite qui la sépare du Sénégal oriental.

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, notre zone d'étude. Ce remodelage de la Casamance en trois entités administratives est sans doute une réponse politique au conflit armé qui sévit dans la région depuis plus d'une trentaine d'années (Sané, 2017, p. 38) et qui est l'un des principaux facteurs de la défaillance du système de transport dans certaines zones périphériques de la région.

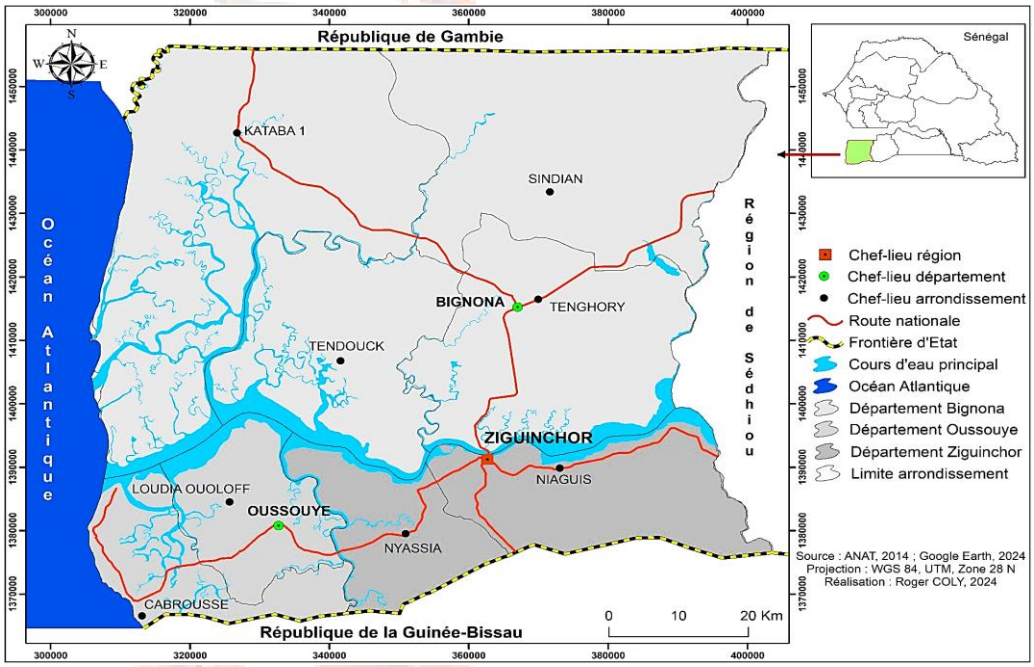
La région de Ziguinchor, située au sud-ouest du Sénégal, est issue de la réforme administrative de juillet 1984 qui avait scindé la Casamance en deux régions administratives, à savoir la région de Kolda et celle de Ziguinchor. La région de Ziguinchor est située à 12° 33' de latitude Nord et 16° 16' de longitude Ouest. Son altitude la plus élevée est de 19,30 m et elle occupe une superficie de 7 339 km^2, soit 3,73 % du territoire national (ANSD, 2021, p. 13). Selon le recensement de 2023, la région compte 617 568 habitants (ANSD, 2024, p. 30). Elle est limitée

au nord par la République de Gambie, au sud par la République de la Guinée-Bissau, à l'est par la région de Sédhiou et à l'ouest par l'océan Atlantique.

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 (Bâ, 2019, p. 20), alors que sa partie Est se localise dans le domaine sud-soudanien continental, selon la carte des domaines climatiques du Sénégal (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 vétusté des infrastructures de transport terrestre (Sène et Coly, 2021, p. 153), surtout celles situées à la périphérie.

Sur le plan administratif, la région de Ziguinchor (carte n°1) est subdivisée en trois départements (Ziguinchor, Bignona et Oussouye), huit arrondissements (Cabrousse, Loudia Ouoloff, Tendouck, Tenghory, Sindian, Kataba 1, Nyassia et Niaguis), trente communes de plein exercice et environ 502 villages (ANSD, 2021, p. 14). 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 (Bâ, 2019, p. 20) et sont en majorité rurales.

Carte n°1 : Cadre administratif de la région de Ziguinchor



Source : Coly, 2024

2.2. Situation passée du transport routier marquée par l'enclavement

Après la colonisation, la ville de Ziguinchor qui polarise toute la Casamance perd son autonomie par rapport à Dakar, qui devient le principal pôle national et le point de départ des principaux axes de communication qui se mettent en place (Remy, 2023, p. 40). Pour améliorer l'intégration nationale et pour affirmer la sujétion à l'autorité centrale à Dakar, les réseaux de transport de Ziguinchor sont orientés vers la capitale nationale. La décolonisation s'accompagne d'un renforcement des transports terrestres, en dépit de ceux fluvio-maritimes, autrefois centraux dans la desserte de Ziguinchor et de la Casamance, via l'océan Atlantique, le fleuve Casamance et ses affluents (Remy, 2023, p. 40).

La rupture gambienne ne peut pas être le seul élément explicatif de la situation d'enclavement en Casamance. En prenant le cas du réseau de transport, auquel le terme enclavement est souvent associé, on prend conscience qu'elle découle d'une absence de réseau et d'une réponse très peu efficace aux nécessités d'ouverture (Dieng, 2008, p. 65). En effet, considérée, de par ses ressources, comme le « grenier » du pays, la Casamance est aussi enclavée économiquement, en raison du mauvais état des routes et du manque d'infrastructures servant à l'évacuation et à l'importation des produits agricoles (Remy, 2023, p. 40). Le manque d'investissement dans le domaine du transport et le délaissement de la région en termes d'infrastructures limitent ainsi son potentiel économique. Étant l'une des régions naturelles les mieux dotées en termes de ressources halieutiques et alimentaires, la Casamance ne dispose ni d'autoroutes ni de voies ferrées et les routes étaient dans un état de vétusté avancée. De nombreuses denrées alimentaires sont importées depuis Dakar, ce qui explique en partie le prix très élevé des produits dans la région (Kane, 2016, p. 1). Les flux vers Dakar et le reste du pays sont ralentis par le mauvais état des routes et le passage par la Gambie est compliqué et aléatoire (Sène et Kane, 2018, p. 235). Ces facteurs font de la ville de Ziguinchor l'une des plus chères du pays (Kane, 2016, p. 7).

Dans sa partie orientale, la connectivité entre la région de Ziguinchor et le reste du pays se heurte avec le Soungrougou, un affluent du fleuve Casamance qui coule d'abord vers l'ouest-sud-ouest, tout en dessinant des boucles. Mais à la hauteur du méridien 16°, il se tourne vers le sud pour rejoindre la Casamance. Sur cet affluent, le bac de Marsassoum (photo n°1) fonctionne de façon aléatoire et parfois avec un seul moteur, renforçant la situation d'isolement de la région.

La sensation d'isolement et d'enclavement s'est accélérée en 2002, avec le naufrage du bateau le *Joola*. Ce ferry, considéré comme le « cordon ombilical du Sénégal », était le seul lien direct qui assurait la traversée entre Dakar et Ziguinchor. Le 26 septembre 2002, il sombre au large de la Gambie. Ce naufrage aggrave la situation et complique la liaison entre Dakar et Ziguinchor, déjà rendue difficile par la situation géographique de la Gambie et le manque de routes de qualité. Le bateau met 16 heures pour relier Ziguinchor et Dakar, tandis que le temps nécessaire via la voie terrestre est aléatoire et dépend du fonctionnement du bac de Farafenni (photo n°2). Dans des conditions normales, les 457 kilomètres qui séparent Ziguinchor de Dakar doivent être parcourus en moins de 6 heures d'après nos enquêtes. Cette estimation ne prend pas en compte la traversée d'une frontière internationale. Le temps de trajet via le bac, avant 2019, était totalement aléatoire, pouvant entraîner de longues périodes d'attentes. Ces attentes pouvaient être comprises en une journée ou plusieurs jours, allant même parfois au-delà d'une semaine, en fonction non seulement de l'état des deux bacs, dont dépendait la traversée, mais aussi en fonction des relations politiques entre les deux États (résultats de nos enquêtes).

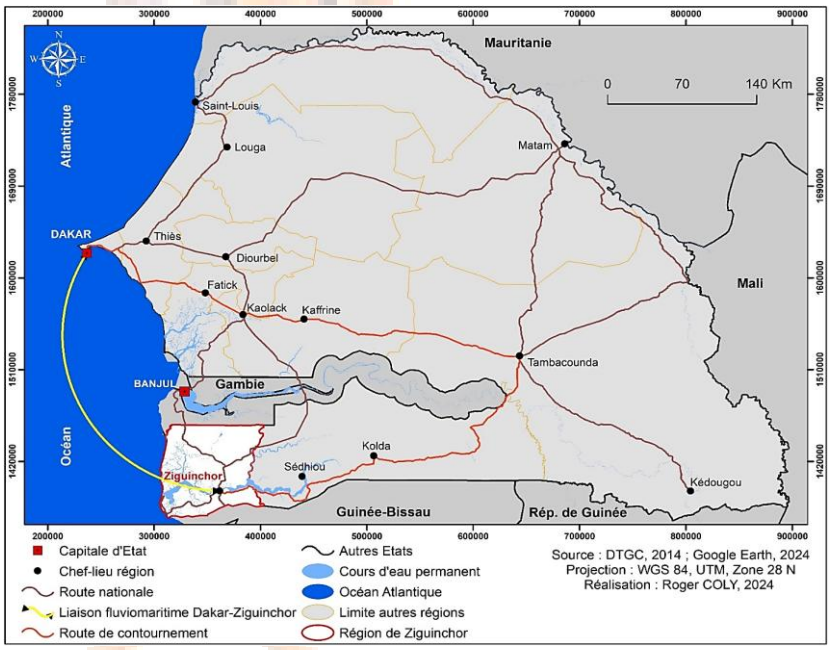
Photos : Le bac de Marsassoum (n°1) et le bac de Farafenni (n°2)

(Source photo 1 : Coly, février 2021 ; source photo 2 : Seneweb, juin 2018)

L'enclavement géographique et économique de la Casamance, ainsi que sa pérennisation par le manque d'infrastructures adaptées, alimentent de plus le séparatisme dans la région naturelle et favorisent, dans ce territoire, une trajectoire territoriale dissociée du Sénégal (Remy, 2023, p. 41). La Gambie représente ainsi une réelle discontinuité spatiale dans le Sénégal et est un passage quasiment obligatoire pour transiter entre le nord du Sénégal et la région de Ziguinchor en particulier. La route dite de « contournement » (carte n°2) via la région de Tambacounda (Sénégal oriental) est plus longue, en mauvais état et demande par conséquent une consommation de carburant plus importante.

Plus onéreuse, la route de « contournement » fait parcourir 863 kilomètres entre Dakar et Ziguinchor, contrairement à la Transgambienne, route la plus rapide et « économique » pour rallier le reste du pays (résultats de nos enquêtes).

Carte n°2 : Principales liaisons terrestres et fluvio-maritime desservant Ziguinchor



Source : Coly, 2024

2.3. Situation actuelle du transport routier

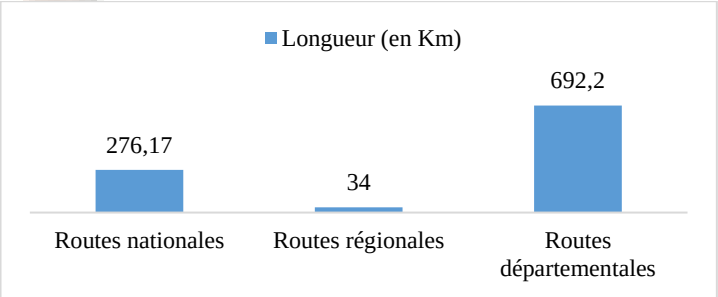
Le transport routier est un facteur principal d'échanges, de communication, d'intégration et de fluidité des échanges entre les territoires. Compte tenu de son importance stratégique dans le développement social et économique, d'importants investissements ont été consentis par l'État

du Sénégal en particulier pour la densification et la réhabilitation du réseau routier et autoroutier et le désenclavement des territoires (résultats des entretiens).

2.3.1. Une prédominance des routes départementales

En l'état actuel, on peut estimer le réseau routier de la région de Ziguinchor, toutes catégories confondues. Il faut préciser que, dans ce linéaire, les pistes sommaires n'ont pas été prises en compte parce qu'elles n'ont pas fait l'objet d'une identification par les services techniques, à l'instar de l'Ageroute (Enquêtes). Ainsi, tel qu'il ressort dans la figure ci-dessous (figure n° 1), ce sont les routes départementales qui présentent les linéaires les plus importants avec 692,20 km. Elles sont suivies des routes nationales et régionales avec respectivement 276,17 km et 34 km.

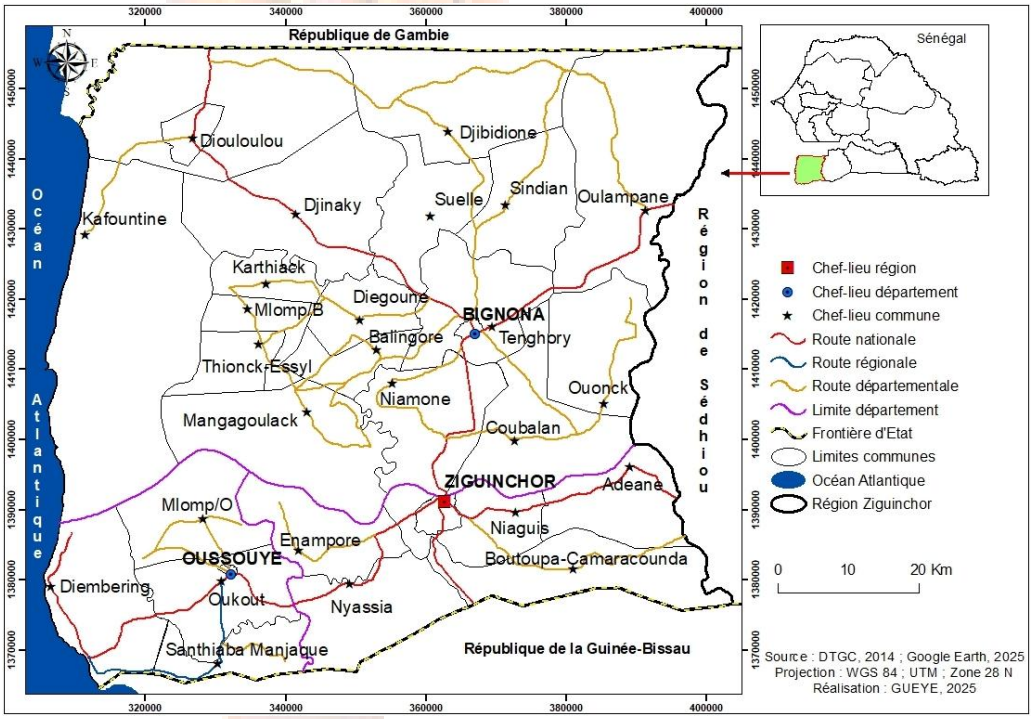
Figure n°1 : Linéaire du réseau routier de la région de Ziguinchor selon le type



(Source : Ageroute/Ziguinchor, 2024)

L'analyse de la figure n° 1 montre une prédominance des routes départementales dans la région de Ziguinchor. Cette catégorie de route dessert la plupart des communes de l'espace régional. En revanche, la région n'enregistre qu'une route de catégorie régionale, se localisant dans le département d'Oussouye (carte n°3).

Carte n°3 : Classification du réseau routier dans la région de Ziguinchor



Source : Coly, 2024

2.3.2. De la facilitée de circulation des personnes et des biens : les ponts Sénégambie et Marsassoum

Le passage de la frontière sénégalo-gambienne était synonyme d'attente et de négociations informelles entre représentants des services publics et les passagers. Ces faits ont conduit les organisations internationales, à l'instar de la CEDEAO, à mettre en place de nouvelles infrastructures censées faciliter le passage frontalier entre régions et pays et faire baisser la corruption aux frontières. Ces initiatives visent à réduire les obstacles aussi bien physiques qu'institutionnels.

Le pont Sénégambie (photo n°3) permet maintenant une traversée plus rapide du fleuve Gambie, en abolissant les nombreux arrêts entre les frontières sénégalo-gambiennes nord et sud, et la mise en terme aux embouteillages créés par ces arrêts fréquents, aux tracasseries liées à l'utilisation du bac ainsi qu'à la présence d'obstacles tels que les nombreux postes de contrôle, les longues procédures douanières coûteuses et le manque d'installations adaptées aux frontières. Ce pont contribue également à la libre circulation des personnes et des biens, l'un des objectifs de la CEDEAO, dont le premier accord a été signé à Dakar en 1979, suivi de ceux des années 1986 et 1990, relatifs au droit d'établissement et de résidence. Cette libre circulation des personnes et des biens est accélérée en 2023 par la mise en service des ponts de Marsassoum (photo n°4), de Baïla et celui de Diouloulou, permettant une bonne interconnexion entre la région de Ziguinchor et une partie du Sénégal oriental, sans entrave.

Photos : Vue du pont Sénégambie (n°3) et du pont de Marsassoum (n°4)

(Source photo 3 : BBC News Afrique, janvier 2019 ; source photo 4 : Coly, février 2024)

Ce désenclavement entre dans le cadre de la circulation absolue dans laquelle les populations sont capables d'exploiter les ressources, dans un espace intégré et dans un environnement de paix et de sécurité. Au-delà de ces infrastructures, existent les postes-frontières à guichet unique qui, afin de réduire les délais de transit, notamment entre la région de Ziguinchor et le nord du pays, et les formalités administratives, regroupent les contrôles douaniers des deux pays au sein de la même agence. Tout cela se fait dans le cadre du programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA), élaboré par la Commission de l'Union africaine en 2012.

2.3.3. Une amélioration de l'intégration nationale et sous-régionale

Avec l'aménagement des ponts, la mise en place des postes-frontières uniques et la réhabilitation de la route nationale 4, sur l'axe Sénoba-Mpack, et de la route départementale 14.1.13 (boucle des *Kalounayes*), l'intégration de la région de Ziguinchor au niveau national et sous-régional devient effective.

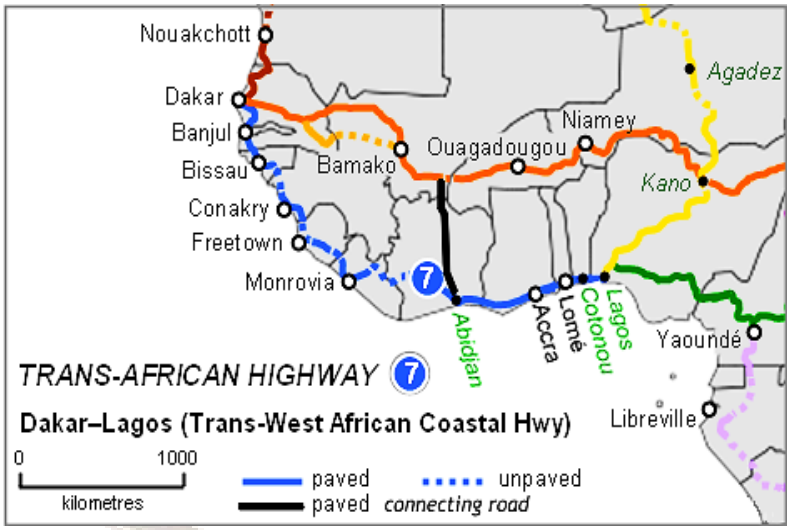
Ces réalisations constituent un raccordement stratégique et économique, en reliant la région de Ziguinchor au reste du pays, abaissant les nombreux obstacles qui freinaient le transit autrefois. Ces nouvelles infrastructures permettront aussi de relier les exploitations agricoles aux marchés, ce qui n'était pas le cas au temps du fonctionnement du bac, période pendant laquelle beaucoup de fruits et légumes pourrissaient avant d'atteindre la capitale.

Dorénavant, la traversée de la Gambie se fait en une trentaine de minutes et les voyageurs n'ont plus à subir le régime de chantage au niveau du bac. De plus, l'aménagement du pont de Sénégambie doit, selon Remy (2023, p. 60), augmenter le trafic et les échanges sur la Transgambienne, avec une estimation de 532 véhicules/jour en 2011 à 2 911 véhicules/jour d'ici 2046. Tous ces éléments participent à l'abaissement du coût de transport, ce qui doit, en théorie, se répercuter sur le prix des biens importés dans la région de Ziguinchor, mais aussi accroître les échanges commerciaux, réduire la durée des voyages et renforcer la cohésion entre communautés, jadis isolées les unes des autres. En outre, depuis quelques années, on assiste au lancement d'ambitieux projets comme les routes transafricaines avec des tronçons qui finiraient par relier le Caire (Égypte) à Dakar (Sénégal), Tripoli (Libye) à Windhoek (Namibie), Lagos (Nigeria) à Mombassa (Kenya) et Dakar (Sénégal) à Lagos (Nigéria) (carte n°4).

Le corridor Dakar-Ziguinchor est un tronçon de l'axe Dakar-Lagos. En facilitant les relations commerciales entre les pays et en réduisant le temps et le coût des déplacements ainsi que les obstacles administratifs, ce corridor est destiné à contribuer à une véritable intégration sous-régionale.

Pour concrétiser la politique de régionalisation, l'infrastructure de transport constitue le premier outil d'intégration, notamment en Afrique subsaharienne. La construction de ces infrastructures est à la fois un précurseur et un catalyseur pour une intégration économique plus poussée, ce qui permet aux pays d'acquérir des économies d'échelle et d'exploiter des biens publics régionaux. Les infrastructures de transport représentent une première étape qui conditionne l'élargissement des domaines de coopération, notamment le transport routier considéré comme étant le plus accessible pour toute la population. Suivant les pays, entre 60 % et 90 % du transport de personnes et de biens s'effectue par voie routière (Seneh, 2012, p. 78).

Carte n°4 : Routes transafricaines en Afrique de l'Ouest



(Source : Seneh, 2012, p. 79 ; adoptée par Coly, mars 2024)

2.4. Un maillage déséquilibré des infrastructures routières de qualité, une pénétration difficile à l'interne

La fonction fondamentale des transports est d'ordre géographique par le rôle qu'ils jouent dans la structuration et l'organisation des espaces et des territoires. Offner et Pumain (1996, p. 281) notent à ce propos qu'« il est difficile d'imaginer un territoire sans réseaux de transport, dans la mesure où ces derniers constituent à la fois le support, la condition et la manifestation concrète des échanges de toute nature qu'ils génèrent ». Dans la région de Ziguinchor, la modernisation du réseau de transport n'étant pas partout au même niveau, il subsiste d'importantes disparités spatiales en matière d'infrastructures de communication. Cette situation se retrouve bien illustrée par la répartition géographique des infrastructures routières de qualité, privilégiant les zones d'importance économique viable, au détriment de celles éloignées du centre régional.

2.4.1. Des routes bitumées orientées vers les centres urbains en état de dégradation

Les réseaux de communication terrestres sont un élément fondamental de l'économie locale, régionale, voire nationale ou internationale, en permettant la libre circulation des biens et des personnes, elles-mêmes intégrées dans les mécanismes économiques. Les conditions de desserte, en termes de qualité et de délai, sont les principaux facteurs de développement économique des territoires. À l'image de tout le reste du Sénégal, la région de Ziguinchor est largement dépendante du réseau routier qui assure plus de 90 % des déplacements des biens et des personnes (Dieng, 2008, p. 163).

Toute la politique de désenclavement de la région a plus tourné autour de la route. Un regard vers le passé permet de mesurer le chemin parcouru et les lacunes à combler. Pendant l'époque coloniale, un réseau de pistes a fait de Ziguinchor cette véritable ville carrefour qu'elle est aujourd'hui. Ces pistes reliaient la ville aux principaux centres administratifs. Mais c'est véritablement après la seconde guerre mondiale que le réseau des voies de communication prend sa forme actuelle. En 1935, pour sortir la région de son enclavement, l'administration coloniale envisage la création d'une route à travers la Gambie qui ne sera réalisée qu'entre 1951 et 1959 (Dieng, 2008, p. 172). Cette route achève de rattacher la Casamance économique au reste du territoire sénégalais, notamment Kaolack dans le bassin arachidier et Dakar. La Transgambienne devait être un élément essentiel de la mise en valeur de cette région et favoriser la pénétration de l'influence coloniale.

Depuis les indépendances, la politique de transport qui privilégie l'intégration de tous les espaces de la région de Ziguinchor par les routes de qualité n'a pas fondamentalement changé. Cette tendance s'observe dans les faits par une amélioration importante des infrastructures et le bitumage des principaux axes, les routes nationales et départementales, privilégiant la facilité de connexion entre les centres urbains, au détriment des localités rurales. Cependant, l'accès dans certains centres urbains, à l'image de Ziguinchor, la capitale régionale, reste difficile, faute d'entretien périodique. Étant la route la plus utilisée pour le transport de marchandises et de voyageurs vers Ziguinchor, la route nationale 4 (RN4), en état de dégradation, est difficilement praticable pendant la saison des pluies, notamment sur l'axe Tobor-Ziguinchor (photo n°5). Cette situation se constate également sur la route nationale 6 (RN6), sur l'axe Niambalang-Kaléane (photo n°6). Ce tronçon, qui permet de desservir les installations touristiques de Cap-Skirring, est pratiquement impraticable et freine dans une certaine mesure la fluidité du trafic. Ces deux exemples aggravent le manque d'intégration politique et économique dans un grand ensemble sous-régional.

Photos : Dégradation de la RN4 sur l'axe Tobor-Ziguinchor (n°5) et la RN6 sur l'axe Niambalang-Kaléane (n°6)

(Source : Coly, juillet et septembre 2023)

2.4.2. De la vétusté des infrastructures routières : un enclavement interne

Dans leur article *Impasse et défis dans le transport routier*, Lombard et Ninot (2002, p. 110) écrivent à propos du Sénégal : « le transport routier peine à se régénérer et à offrir un service de qualité, tant pour les personnes que pour les marchandises. Les infrastructures de communication sont aujourd'hui en piteux état. Dans l'ensemble du pays, les voies […] sont de qualité médiocre voire désastreuses. »

Dans les mêmes proportions, les causes de l'enclavement interne de la région de Ziguinchor tiennent non pas seulement à l'insuffisance des routes, mais également à la dégradation progressive des infrastructures routières en place. Elles se dégradent vite sous l'effet combiné du climat et d'un trafic de poids lourd souvent excessif, surtout pendant la campagne de commercialisation de l'arachide.

Les moyens de transport qui desservent les communes sont loin de satisfaire les besoins de déplacement des populations, surtout celles des zones rurales. Les liaisons inter-villageoises restent difficiles. L'usage des transports en commun, même quand ils existent, est rendu difficile par l'enclavement des villages et des hameaux. Comme le montrent les photos 7 et 8 ci-après, la région de Ziguinchor est mal lotie en infrastructures routières bitumées, alors que l'accessibilité d'une région se mesure essentiellement en termes de kilomètres de routes existantes et praticables en toute saison.

Photos : État des routes régionales 14.0 sur l'axe Cabrousse-Boudiédiéte de la commune de Diembéring (n°7) et départementale 14.3.01 sur l'axe Bambadinka-Boffa de la commune de Boutoupa-Camaracounda (n°8)

(Source : Coly, juillet et août 2023)

Face à une telle situation, l'absence ou la faiblesse des infrastructures routières de qualité isole beaucoup d'espaces, surtout ruraux, ou les rend difficilement accessibles pendant la saison des pluies. Même les pistes qui doivent servir essentiellement d'accès aux centres urbains sont en état de dégradation avancée. Cela entraîne une fermeture de beaucoup de localités, à l'image de celles de la commune de Djibidione, à la périphérie nord de la région. Pour leur survie, certains habitants de cette commune sont obligés de développer des activités, dont les plus pratiquées et les plus lucratives sont l'exploitation irrationnelle du bois et la culture du chanvre indien (*Cannabis indica*) (résultats de nos enquêtes). Ces populations se tournent également vers la Gambie, plus proche et offrant plus d'opportunités, au point de faire usage de sa monnaie dans cette partie du Sénégal.

3. Discussion des résultats

Les résultats de cette étude mettent en lumière des dynamiques complexes liant transports, enclavement et développement dans la région de Ziguinchor. Ces observations s'inscrivent dans les débats théoriques développés sur les interactions entre infrastructures, conflits et inégalités territoriales.

3.1. Persistance de l'enclavement : entre héritages conflictuels et contraintes naturelles

Le conflit armé, évoqué par Yabile (2013, p. 72) et la FAO (2005, p. 2) comme facteur clé de déstructuration socio-économique, explique en partie la dégradation chronique des infrastructures routières à Ziguinchor. La présence de mines et l'insécurité persistante limitent l'accès aux terres agricoles et aux axes secondaires (Mané, 2016, p. 43-44). Ces réalités renforcent l'enclavement interne, un phénomène que Lombard et Ninot (2002, p. 110) associent à la « *qualité médiocre voire désastreuse* » des routes au Sénégal. Par ailleurs, les contraintes géographiques, comme les pluies abondantes qui rendent les pistes impraticables, rappellent les travaux de Yemmafouo et al. (2012, p. 403) sur le Cameroun, où le relief et le climat exacerbent l'isolement des zones rurales.

3.2. Infrastructures récentes : progrès macro-économiques, mais fractures micro-locales

Les ponts Sénégambie et Marsassoum illustrent l'ambition des corridors transafricains (Seneh, 2012, p. 79) pour intégrer les régions marginalisées. Cependant, leur impact reste inégal. Si le trafic sur la Transgambienne a augmenté (Remy, 2023, p. 60), les axes secondaires comme la RN4 et RN6, vitaux pour les communes rurales, restent dégradés. Cette focalisation sur les liaisons interrégionales au détriment des maillages locaux reflète une « fracture infrastructurelle », où les investissements privilégient les zones économiquement viables (Dieng, 2008, p. 146-147). Ce déséquilibre alimente des disparités spatiales, comme l'a montré Ramos (2019, p. 71-72) au Mexique, où les régions périphériques paient le prix d'une connectivité insuffisante.

3.3. Disparités territoriales : un appel à l'équité spatiale

Les écarts entre la ville de Ziguinchor et des communes rurales comme Djibidione illustrent les « déséquilibres frappants » évoqués par Mboungou (2016, p. 55) au Congo. La centralisation des réseaux de transport autour des centres urbains réédite le schéma colonial, où résulte une marginalisation des périphéries. Pour atténuer ces disparités, une approche d'équité spatiale (Bonnafous et Masson, 2003, p. 548) est nécessaire, intégrant des politiques ciblant spécifiquement les zones rurales, comme le propose Oulmakki (2015, p. 271) avec des investissements dans les routes secondaires et la formalisation des transports informels.

3.4. Implications pour les politiques publiques et la recherche

Cette étude souligne la nécessité de repenser les projets d'infrastructures en Afrique subsaharienne. Plutôt que de prioriser les corridors transafricains, il importe d'adopter une vision holistique, combinant entretien des axes existants, inclusion des acteurs locaux et résolution des conflits persistants. Sur le plan théorique, ces résultats invitent à approfondir les liens entre transport informel et cohésion sociale, ainsi qu'à explorer l'impact des changements climatiques sur la durabilité des infrastructures.

Enfin, l'enclavement de Ziguinchor n'est pas une fatalité, mais le produit de choix politiques et économiques historiques. Sa résorption passe par une réconciliation entre ambitions macro-économiques et besoins micro-locaux, dans un cadre respectueux des réalités socio-politiques et environnementales.

Conclusion

Cette étude a mis en évidence les contradictions du processus de désenclavement de la région de Ziguinchor. Si les infrastructures récentes, comme les ponts Sénégambie et Marsassoum, ont renforcé les connexions interrégionales et facilité les échanges économiques, elles n'ont pas permis de résorber l'enclavement interne, particulièrement dans les zones rurales. La persistance des routes secondaires dégradées, notamment la RN4 et la RN6, limite l'accès aux services et aux opportunités économiques, renforçant ainsi les disparités territoriales.

D'un point de vue scientifique, ces résultats s'inscrivent dans les débats sur la fracture infrastructurelle en Afrique subsaharienne, soulignant la nécessité de penser les transports non seulement comme un levier de croissance, mais aussi comme un facteur d'équité spatiale. L'apport original de cette étude réside dans la mise en lumière des effets paradoxaux des grands projets d'infrastructures : accélération de l'intégration régionale d'un côté, mais marginalisation persistante des périphéries de l'autre.

Ces constats ont des implications majeures pour les politiques publiques. Il apparaît essentiel d'adopter une approche plus équilibrée, qui intègre l'entretien des axes secondaires et la prise

en compte des réalités locales. Par ailleurs, la formalisation des pratiques de transport informel pourrait jouer un rôle clé dans l'amélioration de la mobilité au sein des territoires enclavés.

Enfin, les perspectives de recherche ouvertes par cette étude portent sur l'analyse des dynamiques de mobilité et des stratégies d'adaptation des populations face aux contraintes infrastructurelles. L'impact du changement climatique sur la durabilité des infrastructures routières mérite également d'être approfondi, afin d'anticiper les défis futurs liés au désenclavement territorial en Afrique de l'Ouest.

Références bibliographiques

Agence nationale de la statistique et de la démographie (ANSD). (2021*). Situation économique et sociale régionale*, 133 p.

Agence nationale de la statistique et de la démographie (ANSD). (2024). Rapport provisoire 5e Recensement Général de la Population et de l'Habitat, (RGPH-5), 541 p.

Bâ, Cheikhou Oumar. (2013). *Les effets du conflit casamançais sur la mobilité et le transport urbain à Ziguinchor.* Mémoire de master, université Cheikh Anta Diop de Dakar, 93 p.

Bâ, 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). (2018). Réhabilitation de la route Sénoba-Ziguinchor-Mpack et Désenclavement des Régions du sud. Résumé de l'étude d'impact environnemental et social (EIES), 33 p.

Bonnafous, Alain., & Masson, Sophie. (2003). « Évaluation des politiques de transports et équité spatiale. », in *RERU*, n°4, pp. 547-572.

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.

Dieng, Mbaye. (2008). *Réseaux et systèmes de télécommunications dans une région périphérique du Sénégal : Ziguinchor en Casamance*. Thèse de doctorat, université Michel de Montaigne – Bordeaux III, 391 p. https://theses.hal.science/tel-00356029

Food and agriculture organisation (FAO). (2005). *Conflits et développement : un défi pour la réalisation des Objectifs du Millénaire*. Comité de la sécurité alimentaire mondiale, trente-et-unième session, 11 p.

Gomis, Joseph Samba., Thior, Mamadou., Cissé, Idrissa., & Diédhiou, Sécou Omar. (2020). « Urban sprawl and the role of Jakarta motorcycles in the process of integration of the urban peripheries of Ziguinchor (Senegal) », in *Cinq Continents Volume 10, Revue Roumaine de Géographie*, nº 21, 16 p.

Kane, Ibrahima. (2016). *Enclavement et prix des produits importés : Cas de Ziguinchor*. Mémoire de master, université Assane Seck de Ziguinchor, 161 p.

Lombard, Jérôme., & Ninot, Olivier. (2002). *Impasses et défis dans le transport routier sénégalais*, in M. C. Diop (éd.), La société sénégalaise entre le local et le global. *Paris, Karthala*, pp. 109-162

Lombard, Jérôme. (2003). « Sénégal : Des dérives du système des transports à la catastrophe du Joola De Boeck Supérieur », *Afrique contemporaine*, n° 207, pp. 165-184. https://www.cairn.info/revue-afrique-contemporaine-2003-3-page-165.htm

Mané, Bacary. (2016). *Dynamique des espaces ruraux en situation de conflit : cas de la commune de Djibidione (région de Ziguinchor).* Mémoire de master, université Assane Seck de Ziguinchor, 123 p.

Mboungou, Mboukou Dieudonné. (2016). « Mal-développement territorial au Congo : une lecture à travers la connectivité et l'accessibilité du réseau de transport routier. », in *Organisations & territoires*, Volume 25, nº 3, pp. 55-66.

Noyoulewa, Adong Tchoou. (2005). *Koutougou, un terroir Temberma enclavé dans la Kéran (Togo)*, université de Lomé Togo - Maîtrise de Géographie rurale, 115 p.

Offner Jean-Marc., & Pumain, Denise. (Dir.) (1996). *Réseaux et territoires - significations croisées.* Editions de l'Aube, p. 281.

Oliveira, Joel Ricardo Martins, Silva, Hugo Manuel Ribeiro Dias Da., Williams, Christopher., & Dong, Zejiao. (2024). Éditorial de « Durabilité des infrastructures de transport », in *Durabilité*, n° *16*, 10158, 4 p. https://doi.org/10.3390/su162310158

Oulmakki, Ouail. (2015). *Impact des infrastructures de transport sur la croissance économique : le cas du Maroc. Economies et finances. Université Montpellier ; Université Moulay Ismaïl (Meknès, Maroc).* Thèse de doctorat en cotutelle, université de Montpellier et université Moulay Ismail Meknès, tel-01432138, 411 p. https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01432138

Ramos, Gabriela. (2019). « Mexique : les disparités Nord-Sud. », in *Pouvoirs 2019/4 (n° 171), Éditions Le Seuil*, pp. 67-83. https://www.cairn.info/revue-pouvoirs-2019-4-page-67.htm

Remy, Juliette. (2023). *Le pont Sénégambie : entre la réalisation d'un rêve et l'émergence de nouveaux de défis*. Mémoire de master I, Dynamiques des pays émergents et en développement, université Paris I Panthéon-Sorbonne, 115 p.

Roussy, Caroline. (2014). *La construction de la frontière sénégalo-gambienne : territoires, territorialités, identités (1850-1989).* Thèse de doctorat, université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 634 p.

Sané, Malick. (2017). « Infrastructures, commerce intra-africain et développement économique en Afrique Infrastructure », in *Revue Interventions économiques [En ligne], Hors-série. Transformations*, 7 p.

Sène, Abdourahmane Mbade., & Kane, Ibrahima. (2018). « Enclavement et contraintes au développement des transports au Sénégal : Cas de la ville de Ziguinchor. », in *Revue des Etudes multidisciplinaires en Sciences Economiques et Sociales*, Numéro 7, 21 p. https://doi.org/10.4000/interventionseconomiques.5793

Sène, Abdourahmane Mbade. (2019). « Mobilités, activités socio-économiques et trafics à la frontière sénégalo-gambienne dans le contexte du conflit casamançais », in *Les analyses de Population & Avenir*, pp. 1-26.

Sène, Abdourahmane Mbade., & Coly, Roger. (2021). « Enclavement et accès aux structures sanitaires de la commune de Santhiaba Manjaque (région de Ziguinchor). » in *Revue Espace, Territoires, Sociétés et Santé* 4 (8), [En ligne], pp. 153-166. https://retssaci.com/index.php?page=detail&k=181

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. https://theses.hal.science/tel-00707044

Trincaz, Pierre Xavier. (1984). *Colonisation et Régionalisme Ziguinchor en Casamance*, Éditions de I'ORSTOM, Collection Travaux et Documents, n° 172, Paris, 259 p.

Yabile, Kinimo René. (2013). « Impact du conflit armé sur l'accentuation de la pauvreté en Côte d'Ivoire. », in *European Scientific Journal*, édition vol.9, n° 8, p. 23.

Yemmafouo, Aristide., Oneke, Ako Yvonne., & Uwizeyimana, Laurien. (2012). « Infrastructures de transport et destin des territoires frontaliers du Sud-Ouest camerounais : cas de Mamfé et sa région », in *Les Cahiers d'Outre-Mer, Revue de géographie de Bordeaux [En ligne]*, n° 259, pp. 395-416. http://journals.openedition.org/com/6663

Yesguer, Hichem. (2009). *Enclavement des espaces ruraux : approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages kabyles*. Thèse de doctorat en Géographie, université du Havre, 367 p. https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00426292