



**Revue des Sciences humaines
et sociales, Lettres, Langues et
Civilisations**

**ISSN
(E) 2958-2814
(P) 3006-306X**

Volume 3, Numéro 2, Tome 2, Mars 2025

**Université Alassane Ouattara
UFR Communication Milieu et Société**

revue.akiri-uao.org



ISSN-L: **2958-2814**
ISSN-P: **3006-306X**

DOI: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri>

Site web: <https://revue.akiri-uao.org/>

E-mail : revueakiri@gmail.com

Editeur

UFR Communication, Milieu et Société
Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)



ISSN-L: **2958-2814**
ISSN-P: **3006-306X**

INDEXATIONS INTERNATIONALES

Pour toutes informations sur l'indexation internationale de la revue *AKIRI*, consultez les bases de données ci-dessous :

auré HAL
accès aux données
de référence de HAL

<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/398946>

Mirabel
“(RE) CUEILLIR
LES SAVOIRS”

<https://reseau-mirabel.info/revue/15150/Akiri>



<http://sifactor.com/passport.php?id=23334>

ORCID

<https://orcid.org/0009-0002-6794-1377>

**Academic
Resource
Index**
ResearchBib

<https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/2958-2814>

AJOL
AFRICAN JOURNALS ONLINE

<https://www.ajol.info/index.php/akiri>

IPIndexing
Indexing Portal

[https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-\(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales-lettres-langues-et-civilisations\)/2360](https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales-lettres-langues-et-civilisations)/2360)

DRJI

<https://olddrji.lbp.world/IndexingCertificate.aspx?jid=14086>

SJIF 2024 : 5.214

REVUE ELECTRONIQUE

ISSN-L: **2958-2814**

ISSN-P: **3006-306X**

AKIRI

Revue Scientifique des Sciences humaines et sociales, Lettres, Langues et Civilisations

E-ISSN 2958-2814 (Online ou en Ligne)

I-ISSN 3006-306X (Print ou imprimé)

Equipe Editoriale

Coordinateur Général : BRINDOUMI Kouamé Atta Jacob

Directeur de publication : MAMADOU Bamba

Rédacteur en chef : KONE Kiyali

Chargé de diffusion et de marketing : KONE Kpassigué Gilbert

Webmaster : KOUAKOU Kouadio Sanguen

Comité Scientifique

SEKOU Bamba, Directeur de recherches, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny

OUATTARA Tiona, Directeur de recherches, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny

LATTE Egue Jean-Michel, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop

GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches, CNRST,

ALLOU Kouamé René, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny

KAMATE Banhouman André, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny

ASSI-KAUDJHIS Joseph Pierre, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

SANGARE Abou, Professeur titulaire, Université Peleforo Gbon Coulibaly

SANGARE Souleymane, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

COULIBALY Amara, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

NGAMOUNTSIKA Edouard, Professeur titulaire, Université Marien N'gouabi de Brazzaville

KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur titulaire, Université de San-Pedro

BATCHANA Essohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé

N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Université Marien N'gouabi de Brazzaville

DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

NGUE Emmanuel, Maître de conférences, Université de Yaoundé I

N'GUESSAN Mahomed Boubacar, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny

BA Idrissa, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop

KAMARA Adama, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop

ALLABA Djama Ignace, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny

DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

TOPPE Eckra Lath, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

M'BRA Kouakou Désiré, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

Comité de Lecture

BATCHANA Essohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé
 N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N'gouabi de Brazzaville
 CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
 FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop
 BA Idrissa, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop
 BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
 SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop
 GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches,
 DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
 BRINDOUMI Atta Kouamé Jacob, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
 DIARRASOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
 ALABA Djama Ignace, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
 DEDE Jean Charles, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara
 BAMBA Abdoulaye, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny
 BAKAYOKO Mamadou, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
 SANOGO Lamine Mamadou, Directeur de recherches, CNRST, Ouagadougou
 GOMA-THETHET Roval, Maître-Assistant, Université Marien N'gouabi de Brazzaville
 GBOCHO Roselyne, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara
 SEKA Jean-Baptiste, Maître-Assistant, Université Lorognon Guédé,
 SANOGO Tiantio, Maître-Assistante, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action
 Culturelle
 ETTIEN N'doua Etienne, Maître-Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny
 DJIGBE Sidjé Edwige Françoise, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara
 YAO Elisabeth, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara

Comité de rédaction

N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N'gouabi de Brazzaville
 KONÉ Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant, Histoire, Université Alassane Ouattara
 KONÉ Kiyali, Maître-Assistant, Histoire, Université Péléforo Gon Coulibaly
 BAKAYOKO Mamadou, Maître de Conférences, Philosophie, Université Alassane Ouattara
 OULAI Jean-Claude, Professeur titulaire, Communication, Université Alassane Ouattara
 MAMADOU Bamba, Maître-Assistant, Histoire, Université Alassane Ouattara
 TOPPE Eckra Lath, Maître de Conférences, Etudes Germaniques, Université Alassane
 Ouattara,
 ALLABA Djama Ignace, Maître de Conférences, Etudes Germaniques, Université Félix
 Houphouët-Boigny,
 KONAN Koffi Syntor, Maître de Conférences, Espagnol, Université Alassane Ouattara
 SIDIBÉ Moussa, Maître-Assistant, Lettres Modernes, Université Alassane Ouattara
 ASSUÉ Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences, Géographie, Université Alassane Ouattara
 KAZON Diescieu Aubin Sylvère, Maître de Conférences, Criminologie, Université Félix
 Houphouët-Boigny
 MEITÉ Ben Soualiou, Maître de Conférences, Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny
 BALDÉ Yoro Mamadou, Assistant, FASTEF, Université Cheikh Anta Diop de Dakar
 MAWA Miraille-Clémence, Chargée de cours, Université de Bamenda

Contacts

Site web: <https://revue.akiri-uao.org/>

E-mail : revueakiri@gmail.com

Tél. : + 225 0748045267 / 0708399420/ 0707371291

Indexations internationales :

Auré HAL : <https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/398946>

Mir@bel : <https://reseau-mirabel.info/revue/15150/Akiri>

Sjifactor: <http://sjifactor.com/passport.php?id=23334>

ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-6794-1377>

AJOL: <https://www.ajol.info/index.php/akiri>

IPIndexing: [https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-\(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales,-lettres,-langues-et-civilisations\)/2360](https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales,-lettres,-langues-et-civilisations)/2360)

DRJI: <https://olddrjilbp.world/IndexingCertificate.aspx?iid=14086>

ISSN-L: 2958-2814

ISSN-P: 3006-306X

PRESENTATION DE LA REVUE AKIRI

Dans un environnement marqué par la croissance, sans cesse, des productions scientifiques, la diffusion et la promotion des acquis de la recherche deviennent un impératif pour les acteurs du monde scientifique. Perçues comme un patrimoine, un héritage à léguer aux générations futures, les productions scientifiques doivent briser les barrières et les frontières afin d'être facilement accessibles à tous.

Ainsi, s'inscrivant dans la dynamique du temps et de l'espace, la revue « **AKIRI** » se présente comme un outil de promotion et de diffusion des résultats des recherches des enseignants-chercheurs et chercheurs des universités et de centres de recherches de Côte d'Ivoire et d'ailleurs. Ce faisant, elle permettra aux enseignants-chercheurs et chercheurs de s'ouvrir davantage sur le monde extérieur à travers la diffusion de leurs productions intellectuelles et scientifiques.

AKIRI est une revue à parution trimestrielle de l'Unité de Formation et de Recherches (UFR) : Communication, Milieu et Société (CMS) de l'Université Alassane Ouattara. Elle publie les articles dans le domaine des Sciences humaines et sociales, Lettres, Langues et Civilisations. Sans toutefois être fermée, cette revue privilégie les contributions originales et pertinentes. Les textes doivent tenir compte de l'évolution des disciplines couvertes et respecter la ligne éditoriale de la revue. Ils doivent en outre être originaux et n'avoir pas fait l'objet d'une acceptation pour publication dans une autre revue à comité de lecture.

PROTOCOLE DE REDACTION DE LA REVUE AKIRI

La revue *AKIRI* n'accepte que des articles inédits et originaux dans diverses langues notamment en allemand, en anglais, en espagnol et en Français. Le manuscrit est remis à deux instructeurs, choisis en fonction de leurs compétences dans la discipline. Le secrétariat de la rédaction communique aux auteurs les observations formulées par le comité de lecture ainsi qu'une copie du rapport, si cela est nécessaire. Dans le cas où la publication de l'article est acceptée avec révisions, l'auteur dispose alors d'un délai raisonnable pour remettre la version définitive de son texte au secrétariat de la revue

Structure générale de l'article :

Le projet d'article doit être envoyé sous la forme d'un document Word, police Times New Roman, taille 12 et interligne 1,5 pour le corps de texte (sauf les notes de bas de page qui ont la taille 10 et les citations en retrait de 2 cm à gauche et à droite qui sont présentées en taille 11 avec interligne 1 ou simple). Le texte doit être justifié et ne doit pas excéder 18 pages. Le manuscrit doit comporter une introduction, un développement articulé, une conclusion et une bibliographie.

Présentation de l'article :

- Le titre de l'article (15 mots maximum) doit être clair et concis. De taille 14 pts gras, il doit être centré.
- Juste après le titre, l'auteur doit mentionner son identité (Prénom et NOM en gras et en taille 12), ses adresses (institution, e-mail, pays et téléphones en italique et en taille 11)
- Le résumé (200 mots au maximum) présenté en taille 10 pts ne doit pas être une reproduction de la conclusion du manuscrit. Il est donné à la fois en français et en anglais (abstract). Les mots-clés (05 au maximum, taille 10pts) sont donnés en français et en anglais (key words)
- Le texte doit être subdivisé selon le système décimal et ne doit pas dépasser 3 niveaux exemples : (1. - 1.1. - 1.2. ; 2. - 2.1. -2.2. - 2.3. - 3. - 3.1. - 3.2. etc.)
- Les références des citations sont intégrées au texte comme suit : (L'initial du prénom suivi d'un point, nom de l'auteur avec l'initiale en majuscule, année de publication suivie de deux points, page à laquelle l'information a été prise). Ex : (A. Kouadio, 2000 : 15).
- La pagination en chiffre arabe apparait en haut de page et centrée.
- Les citations courtes de 3 lignes au plus sont mises en guillemet français («... »), mais sans italique.

N.B. : Les caractères majuscules doivent être accentués. Exemple : État, À partir de ...

Références bibliographiques

Ne sont utilisées dans la bibliographie que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, zone titre, lieu de publication, zone éditeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif.

Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté entre guillemets et celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une presse écrite est présenté en italique. Dans la zone éditeur, on indique la maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2^{nde} éd.).

Les références des sources d'archives, des sources orales et les notes explicatives sont numérotées en série continue et présentées en bas de page.

- Pour les sources orales, réaliser un tableau dont les colonnes comportent un numéro d'ordre, nom et prénoms des informateurs, la date et le lieu de l'entretien, la qualité et la profession des informateurs, son âge ou sa date de naissance et les principaux thèmes abordés au cours des entretiens. Dans ce tableau, les noms des informateurs sont présentés en ordre alphabétique
- Pour les sources d'archives, il faut mentionner en toutes lettres, à la première occurrence, le lieu de conservation des documents suivi de l'abréviation entre parenthèses, la série et l'année. C'est l'abréviation qui est utilisée dans les occurrences suivantes :
Ex. : Abidjan, Archives nationales de Côte d'Ivoire (A.N.C.I), 1EE28, 1899.
- Pour les ouvrages, on note le NOM et le prénom de l'auteur suivis de l'année de publication, du titre de l'ouvrage en italique, du lieu de publication, du nom de la société d'édition et du nombre de page.
Ex : LATTE Egue Jean-Michel, 2018, *L'histoire des Odzukru, peuple du sud de la Côte d'Ivoire, des origines au XIX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 252 p.
- Pour les périodiques, le NOM et le(s) prénom(s) de l'auteur sont suivis de l'année de la publication, du titre de l'article entre guillemets, du nom du périodique en italique, du numéro du volume, du numéro du périodique dans le volume et des pages.
Ex : BAMBA Mamadou, 2022, « Les Dafing dans l'évolution économique et socio-culturelle de Bouaké, 1878-1939 », *NZASSA*, N°8, p.361-372.

NB : Les articles sont la propriété de la revue.

SOMMAIRE

LANGUES, LETTRES ET CIVILISATIONS

Anglais

- 54. A Postmodern Gaze at Cultural Practices in Ngugi's The Black Hermit**
Yélian Constant AGUESSY, Panaewazibiou DADJA-TIOU &
N'kpé Pascal N'TCHA..... 845-867
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.54>

Espagnol

- 55. Beneficios de los huertos escolares para los educandos con discapacidad intelectual en Cuba**
Xiomara SÁNCHEZ VALDÉS, Sonia ALVAREZ PINEDA &
Ahmadou MAÏGA..... 868-883
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.55>

Lettres Modernes

- 56. Professeur Sê-Thou et les putschistes : panorama sur les coups d'État africains**
Yaoua Bio ADJOUANI..... 884-894
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.56>
- 57. Analyse sémantico-syntaxique du logo de la SN Citec**
Issouf BEREMWIDOUYOU..... 895-911
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.57>
- 58. Le soi dans l'œuvre d'Aimé-Noël NGWA-NGUEMA**
Clément MOUPOUMBOU..... 912-923
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.58>

COMMUNICATION, SCIENCES DU LANGAGE, ARTS ET PATRIMOINE

Sciences du langage et de la communication

- 59. Publicité des marques automobiles en Côte d'Ivoire sur Facebook en période de rentrée scolaire 2024-2025**
Ouliaouli Francine Christelle SANNE TIA..... 924-940
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.59>
- 60. Politiques linguistiques de la troisième république dans le système éducatif au Burkina Faso**
Koudtanga Christine OUÉDRAOGO..... 941-951
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.60>
- 61. Tribulations identitaires et marketing social en Côte d'Ivoire : vers une politique linguistique pluraliste**
Koffi Angelin KONAN & Tano Kouakou Frédéric MORIFIE..... 952-965
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.61>

SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

Histoire

- 62. Dynamique de l'occupation du sol de 1990 à 2020 dans le département de Keur Massar (Dakar, Sénégal)**
René Ndimag DIOUF, Daouda Bécaye NDIAYE, Honoré DACOSTA & Ansoumana BODIAN..... 966-979
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.62>
- 63. Histoire de l'adoption des noms baoulé-assabou par les Sénoufo-tagbana (première moitié du XVIIIe siècle-1899)**
Yalamoussa COULIBALY & Wayarga COULIBALY 980-995
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.63>
- 64. Aphrodite dans l'espace culturel de la Cyrénaïque pendant l'Antiquité**
Bara GUËYE & Sana BALDÉ..... 996-1012
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.64>
- 65. Les cantines scolaires ivoiriennes à l'ère des programmes intégrés de pérennisation de 1998 à nos jours**
Méa Innocent BROU 1013-1028
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.65>
- 66. Les relations entre Félix Houphouët-Boigny et Péléforo Gbon-Coulibaly, de 1944 à 1962**
Sidjè Françoise Edwige DJIGBE & Nibonténé Olivier SORO..... 1029-1040
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.66>
- 67. La situation financière des planteurs en Côte d'Ivoire pendant la période coloniale de 1880 à 1960**
DJE Yao Lopez 1041-1054
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.67>
- 68. La dissolution de la SODEFEL et le déclin de la filière maraichère à Ferkessédougou : dynamiques et ruptures (1991-2002)**
Dégnimani YEO & Jean-Jacques SERI..... 1055-1068
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.68>
- 69. Rumeurs et sermons au bas moyen âge : l'exemple des sermons de 1405 à la cour royale en France**
Kouassy Adoum Elie Sam-Francis N'da..... 1069-1084
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.69>

Géographie

- 70. Grossesse précoce et insertion de la jeune fille dans le département d'Adzopé (Côte d'Ivoire)**
Adou Jean Marc Le Thoi ADJI, Guy Matthieu Ettien AFFORO, One Enoc GUEDE, Dadja Zénobe ETTIEN & Joseph Pierre ASSI-KAUDJHIS..... 1085-1102
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.70>

- 71. Orpaillage et le facteur foncier dans la commune rurale de Fourou, Cercle de Kadiolo**
 Adama Dembélé, Mamadi Djiré, Boubacar Ousmane TOURE & Harouna Bagayoko 1103-1118
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.71>
- 72. Eaux usées domestiques et risques sanitaires au quartier Madou Sawa dans la ville de Soubré (Sud-ouest Côte d’Ivoire)**
 DRISSA Traoré 1119-1136
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.72>
- 73. Transport fluviomaritime à Ziguinchor (Sénégal) : un levier de désenclavement et de développement socioéconomique**
 Abdourahmane Mbade SENE & Adama FAYE..... 1137-1156
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.73>
- 74. Gestion des eaux usées et nuisances sanitaires au quartier Marcoussis à Ouagadougou (Burkina Faso)**
 Rihanata NANA, Mariam Myriam ZONGO DAMA & Yélézouomin Stéphane Corentin SOMÉ..... 1157-1172
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.74>
- 75. Les entraves au développement de la ville secondaire de Napié (région du Poro-Côte d’Ivoire)**
 Monhmon Adjaratou KONÉ, Kra Serge Vincent KOUADIO, N’Taho Élisabeth Juana GRIS & Anoh Blaise KACOU..... 1173-1186
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.75>
- 76. Impacts socioéconomiques et environnementaux de la construction autoroutière Anani-Port-Bouet à Moossou, Grand-Bassam (Côte d’Ivoire)**
 KOFFI Edoukou, YOHOU Kouteme Flore Elvire épouse ASSALE & MOUSSA Diakité..... 1187-1205
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.76>
- 77. Transmission intergénérationnelle de l’entrepreneuriat dans le secteur informel au Burkina Faso**
 Moussa Bougma & Tebkietta Alexandra Tapsoba..... 1206-1221
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.77>
- 78. Problématique de la migration et des phénomènes de radicalisation et d’extrémisme violent**
 Yacinthe Vidéou AGBADJAGAN & Yvette ONIBON DOUBOGAN..... 1222-1243
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.78>
- 79. Etude de la concentration du monoxyde de carbone et du dioxyde d’azote au niveau de la commune de Diass à partir des données du satellite sentinel-5 precursor**
 Saliou Mbacké FAYE & Mamadou FAYE..... 1244-1254
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.79>

Philosophie

- 80. Les répercussions sociales de la révolution médicale chez Claude Bernard**
TRA BI IRIÉ BERTRAND..... 1255-1268
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.80>
- 81. De l'écophilosophie à l'écocitoyenneté : ceinture verte et développement communautaire**
Bassa Jean-Marie KOMENAN..... 1269-1287
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.81>
- 82. Leadership africain et développement durable**
Berté YAYA..... 1288-1306
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.82>
- 83. Éducation à la citoyenneté et cohésion sociale**
Boureima SANA..... 1307-1320
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.83>
- 84. Bioéthique et gouvernance climatique en Afrique**
Kouassi Hermann SIALLOU..... 1321-1341
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.84>
- 85. Penser et Panser la crise de l'emploi avec Joseph Ki-Zerbo**
Yéo Tamagadènin Sarah..... 1342-1354
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.85>
- 86. Santé connectée et problématique de la confidentialité des données de santé en Afrique**
Zoukou Sabine SEKIA & Kouadio Victorien EKPO..... 1355-1368
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.86>

Anthropologie et sociologie

- 87. Pratiques thérapeutiques et Perception sociale des Accidents Vasculaires Cérébraux (AVC) en milieu rural : cas de la localité de Kamidja (Centre Ouest Ivoirien)**
Modeste Konan Bah GNAMIEN..... 1369-1380
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.87>
- 88. Des usages sociaux du corps : le cas du « bizzi » en Côte d'Ivoire**
N'DA Roseline Gbocho 1381-1392
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.88>
- 89. Médias sociaux et stratégies de mobilisation dans la crise politico-sociale à Bamako**
Amidou SOGODOGO & Soumaïla OULALE..... 1393-1409
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.89>
- 90. Mobilités sous contraintes, perceptions sociales et stratégies de réappropriation des espaces déguerpis à Abidjan**
MEITE Youssouf & Sylvestre TCHAN BI..... 1410-1427
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.90>

- 91. Système de communication du centre transtufion sanguine et pratique du don de sang à Bouaké**
Adjoua Rachelle KOUADIO..... 1428-1441
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.91>
- 92. Les enfants de la rue à Lomé (Togo) : Parcours et réalités quotidiennes**
Ablavi Esseyram GOGOLI..... 1442-1457
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.92>
- 93. Les politiques publiques d'autonomisation des paysans de Kovie au Togo à l'épreuve de logiques des acteurs**
Solenko GNENDA 1458-1472
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.93>
- 94. La transformation du maïs comme levier de développement local : un modèle d'autonomisation et d'inclusion sociale des femmes et jeunes dans le département du Plateau au Bénin**
Missimahou Daniel NOUKPOZOUNKOU & Emilia Mawugnon AZALOU TINGBE..... 1473-1497
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.94>
- 95. Réseaux téléphoniques mobiles et vulnérabilité des consommateurs MTN / Orange Cameroun: analyse sociologique du phénomène d'arnaques**
Paulette Mappi Dzukou..... 1498-1516
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.95>
- 96. Croyances sociales et détournement des ouvrages de drainage des eaux pluviales à Bouaké (Côte d'Ivoire)**
Bê Gbon Moussa COULIBALY & Claude Koré BALLY..... 1517-1532
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.96>
- 97. Les automobilistes et la Circulation au Cameroun : violence et agression routière**
Placide AKOA OWONA..... 1533-1552
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.97>
- 98. Acteur stratégique et agir stratégique dans des actions décoloniales du M.P.S.R.**
Patoin-Samba Juste Honoré OUÉDRAOGO..... 1553-1571
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.98>
- 99. La famille contemporaine à l'épreuve de la criminalité juvénile à Allada**
SOKOU Donatien..... 1572-1583
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.99>

Science de l'éducation

- 100. Comparaisons entre la fiche pédagogique du français langue seconde et le français langue étrangère. Importances, difficultés et perspectives du français langue seconde**
Sanodji Yonbel Abiathar & Djimrabei Mbaindo **1584-1595**
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.100>
- 101. Accompagnement psychopédagogique des homosexuels dans les institutions éducatives en République du Bénin**
CHOGOLOU ODOUWO Guillaume Abiodoun **1596-1610**
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.101>
- 102. Rapport à la contraception et grossesse en cours de scolarité chez les filles au Collège Moderne de Languibonou (Côte d'Ivoire)**
Amani Maxime YAO..... **1611-1621**
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.102>



Transport fluviomaritime à Ziguinchor (Sénégal) : un levier de désenclavement et de développement socioéconomique

Abdourahmane Mbade SENE

Enseignant-chercheur,

Université Assane Seck de Ziguinchor (Sénégal),

Email : asene@univ-zig.sn

&

Adama FAYE

Chercheur associé

Université Assane Seck de Ziguinchor (Sénégal),

Email : a.faye20161087@zig.univ.sn

Date de soumission : 16-02-2025

Date de publication : 31-03-2025

doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.73>

Résumé

Le transport fluviomaritime à Ziguinchor joue un rôle crucial dans le désenclavement de la Casamance et le développement économique régional. Toutefois, ce mode de transport fait face à des difficultés structurelles qui entravent son efficacité, notamment la vétusté des infrastructures, l'absence de régulation adéquate et des contraintes logistiques importantes. Cette étude vise à analyser l'impact du transport fluviomaritime sur la mobilité et l'économie locale, tout en identifiant les principaux freins à son développement et les solutions possibles. L'enjeu est d'apporter un regard critique sur les défis actuels et de proposer des pistes d'amélioration durables. L'analyse repose sur une approche mixte combinant une revue documentaire, des enquêtes de terrain et des entretiens semi-directifs avec les acteurs du secteur. Les sources incluent des rapports institutionnels, des données statistiques et des travaux scientifiques récents. Les résultats montrent que le transport fluviomaritime est essentiel à l'activité économique de Ziguinchor, mais qu'il souffre de lacunes infrastructurelles et organisationnelles. L'étude met en évidence la nécessité d'une modernisation du secteur, ainsi que l'intégration de politiques publiques adaptées. Enfin, elle ouvre des perspectives de recherche sur la digitalisation du transport fluvial et son impact environnemental.

Mots clés : Transport fluviomaritime, désenclavement, développement économique, infrastructure, mobilité régionale.

River-sea transport in Ziguinchor (Senegal): a lever for improving access and socio-economic development

Abstract

Sea-river transport in Ziguinchor plays a crucial role in opening up Casamance and in regional economic development. However, this mode of transport faces structural difficulties that hamper its effectiveness, notably dilapidated infrastructure, a lack of adequate regulation and major logistical constraints. The aim of this study is to analyse the impact of sea-river transport on mobility and the local economy, while identifying the main obstacles to its development and possible solutions. The aim is to take a critical look at the current challenges and suggest

sustainable ways forward. The analysis is based on a mixed approach combining a literature review, field surveys and semi-structured interviews with players in the sector. Sources include institutional reports, statistical data and recent scientific work. The results show that fluvio-maritime transport is essential to Ziguinchor's economic activity, but that it suffers from infrastructural and organisational shortcomings. The study highlights the need to modernise the sector and incorporate appropriate public policies. Finally, it opens up prospects for research into the digitalisation of river transport and its environmental impact.

Keywords: Sea-river transport, opening up, economic development, infrastructure, regional mobility

Introduction

Les transports fluvio-maritimes jouent un rôle central dans la connectivité des territoires enclavés, notamment en Afrique de l'Ouest. Ce mode de transport assure la circulation des personnes et des marchandises, tout en contribuant au développement économique des régions concernées (A. Harding et al., 2007, p.1). Au Sénégal, malgré la prédominance des infrastructures routières, le transport fluvial et maritime reste une composante essentielle de la dynamique territoriale. Il permet de désenclaver des localités isolées et de renforcer leur intégration au tissu économique national (O. Dehoorne et al., 2011, p.1-17). La ville de Ziguinchor, située dans le sud du pays, illustre parfaitement cette problématique en raison de son enclavement géographique et de sa position stratégique sur le fleuve Casamance (A. M. Sène et I. Kane, 2018, p.222-242).

La région de Ziguinchor est historiquement marquée par une situation de relative marginalité due à sa séparation physique du reste du pays par la Gambie (M. Dieng, 2008, p.16). Cette position géographique a conduit les pouvoirs publics à mettre en œuvre des politiques de désenclavement par le biais du transport fluvio-maritime, notamment avec l'exploitation de la liaison Dakar-Ziguinchor via le Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes (COSAMA). Les efforts pour renforcer les infrastructures portuaires et moderniser la flotte maritime témoignent de l'importance stratégique de ce secteur pour la ville (Service Régional de la Statistique et de la Démographie de Ziguinchor, 2015, p.131-133).

Malgré ces avancées, le transport fluvio-maritime à Ziguinchor demeure confronté à de multiples défis, notamment des contraintes organisationnelles, techniques et politiques (A. M. Sène et R. Coly, 2018, p.153-166). Le manque de formation des acteurs, l'insuffisance des financements et la vétusté des infrastructures constituent autant de freins à une exploitation optimale du potentiel fluvial et maritime. Ces lacunes soulèvent la nécessité d'une analyse approfondie des impacts socioéconomiques de ce mode de transport sur le désenclavement de la ville.

Cet article vise à explorer le rôle du transport fluviomaritime dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor, tout en évaluant ses impacts économiques et sociaux. L'étude formule l'hypothèse selon laquelle une meilleure gestion et modernisation de ce mode de transport pourraient significativement améliorer la mobilité des populations, stimuler les échanges commerciaux et renforcer le dynamisme économique de la ville.

La présente étude contribue à combler un vide scientifique en mettant en lumière les potentialités et limites du transport fluviomaritime à Ziguinchor. Sur le plan pratique, ses résultats pourraient orienter les décisions des acteurs institutionnels et économiques pour améliorer les infrastructures existantes. Sur le plan théorique, cette recherche enrichit les connaissances sur les dynamiques territoriales et les stratégies de désenclavement des régions enclavées par les voies fluviales.

L'article est structuré comme suit: la première partie expose la méthodologie adoptée pour la collecte et l'analyse des données. La seconde partie présente les résultats de l'étude, suivie d'une discussion approfondie. Enfin, la conclusion synthétise les principaux enseignements et propose des recommandations pour améliorer le secteur du transport fluviomaritime à Ziguinchor.

Méthodologie

Elle comporte trois phases: une revue documentaire, les enquêtes (qualitatives et quantitatives) et le traitement des données collectées.

1.1. La recherche documentaire

Elle consiste en une revue de la littérature permettant de consulter des articles scientifiques, des rapports institutionnels, ainsi que des documents produits par le Service Régional de la Statistique et de la Démographie de Ziguinchor qui traitent des questions liées à la dynamique des transports maritimes, aux zones enclavées et aux impacts de ces transports maritimes dans les régions enclavées, notamment dans la région de Ziguinchor. L'objectif est de constituer une base documentée sur les différentes thématiques de notre recherche. Ainsi, des fiches de lectures sont élaborées pour chaque document lu afin de faciliter la phase de rédaction. Cette revue a éclairé les tendances historiques et les défis actuels du secteur. Les tendances historiques soulignent que le transport fluviomaritime à Ziguinchor, initialement développé sous la colonisation pour désenclaver la Casamance, a connu un déclin post-indépendance (années 1960-1980) en raison du manque d'investissements et de la priorité accordée aux infrastructures routières. Depuis les années 2000, des initiatives comme la relance de la liaison

Dakar-Ziguinchor par le COSAMA et des projets de modernisation portuaire (ex. terminal d'hydrocarbures) marquent un regain d'intérêt, bien que tardif.

Les défis récurrents synthétisés dans la littérature incluent : (1) Des infrastructures vétustes comme des ports sous-dimensionnés ou des pirogues artisanales non sécurisées ; (2) Un déficit de régulation marqué par l'absence de cadre légal adapté au transport artisanal, l'informalité des acteurs et la corruption ; (3) Des contraintes logistiques dont l'envasement des chenaux, la dépendance aux marées et les coûts élevés de maintenance ; (4) Des financements limités avec la priorisation insuffisante dans les budgets publics et les difficultés d'accès aux subventions pour les piroguiers.

1.2. Les enquêtes

Les enquêtes réalisées sont à la fois quantitatives et qualitatives. Pour ce qui est de la méthode quantitative, des questionnaires sont soumises aux passagers au niveau du port et de l'ancien bac et aux grands commerçants de la ville de Ziguinchor. Cette démarche est adoptée dans le but de connaître l'impact du transport fluviomaritime sur la vie économique et sociale des populations de la ville. Ainsi, les quatre plus grands marchés de la ville de Ziguinchor sont choisis à savoir les marchés Saint-Maure, Tilène, Escale et Grand-Dakar. Nous estimons qu'avec ces quatre marchés et les passagers au niveau du port et de l'ancien bac, nous pouvons avoir suffisamment d'informations pour cerner notre thème d'étude.

Pour le transport maritime, les passagers sont interrogés au niveau du port où nous avons pris pour base de données la capacité totale des deux navires qui s'élève à 706 passagers : Aline Sitoé Diatta (500 passagers) et Aguène ou Diambogne (206 passagers). Le nombre de passagers enquêtés est de 120 (Tableau 1). Concernant le transport fluvial, nous avons comme base de données la capacité des huit pirogues qui font le trajet direct en direction ou à partir de la ville de Ziguinchor au niveau de l'ancien bac. Au total, 102 passagers sont interrogés pour les six lignes directes qui existent (Tableau 1). En ce qui concerne les lignes indirectes, les îles concernées s'approvisionnent pour l'essentiel à Elinkine, un village situé à environ 62 kilomètres de la ville de Ziguinchor.

Tableau 1 : Répartition des passagers interrogés pour les différents modes de transport (maritime et fluvial) à Ziguinchor

Mode de transport	Navire/Pirogue	Capacité totale (passagers)	Pourcentage interrogé (%)	Nombre de passagers interrogés
Transport maritime	Aline Sitoé Diatta	500	20%	100
	Aguène/Diambogne	206	10%	20
	Total	706	—	120
Transport fluvial	Niomoune	130	17%	22
	Djogué	60	15%	9
	Affiniam	165	20%	33
	Bodé	60	15%	9
	Elana	100	20%	20
	Diatock	60	15%	9
	Total	575	—	102
Total général	—	1 281	—	222

Sources : Données de terrain, 2019

Pour les grands commerçants des quatre grands marchés de la commune, la technique d'échantillonnage aléatoire simple est mobilisée pour interroger les commerçants. Il faut noter qu'aucune donnée statistique officielle n'est disponible pour servir de base de données de référence sur le nombre de commerçants. Cette situation s'explique par le fait que beaucoup parmi eux ne sont pas enregistrés. Face à ce problème, nous avons réalisé un inventaire consistant à recenser les grands commerçants des quatre grands marchés de la ville. 209 grands commerçants sont ainsi relevés à Saint-Maure, 86 à Escale, 18 à Grand-Dakar et 44 à Tilène, soit un total de 354 grands commerçants répartis en plusieurs catégories relatives à la nature des produits vendus (Tableau 2).

Tableau 2 : Inventaire des grands commerçants des 4 grands marchés

Catégories de commerçants	Marchés				Total
	Saint-Maure	Escale	Grand-Dakar	Tilène	
Magasins d'alimentation	52	7	2	4	65
Quincailleries	9	6	6	2	23
Friperies	4	—	1	21	26
Vêtements	64	—	4	5	73
Cosmétiques	7	—	2	6	15
Ustensiles de cuisine	5	1	1	2	9
Matériels électroniques	4	2	—	3	9
Matériels électroménagers	—	11	—	—	11
Supérettes	—	4	—	—	4
Matériels de pêche	—	6	—	—	6
Mareyeurs	—	45	—	—	45
Fruits	21	—	—	—	21
Légumes	43	4	2	1	50
Total	209	86	18	44	357

Sources : données de terrain, 2019

Cependant, les chiffres retenus pour les vendeurs de légumes sont très aléatoires dans la mesure où les commerçants ne sont pas fixes. La majeure partie de l'approvisionnement se fait à partir de Dakar en période d'hivernage contrairement en saison sèche (période d'abondance des légumes) où beaucoup de femmes qui sont en milieu péri-urbain ou rural produisent des légumes avec la pratique du maraîchage. Ainsi, la quantité de légumes importée n'est pas considérable. Cette raison justifie notre choix de soumettre le questionnaire aux commerçants de légumes en période d'hivernage. L'échantillonnage proposé est rapporté dans le tableau 3 ci-dessous.

Tableau 3: Répartition des commerçants interrogés

Catégories de commerçants	Inventaire des commerçants	% de l'échantillonnage	Nombres de commerçants interrogés
Alimentation	65	20	13
Quincailleries	23	55	13
Friperies	26	45	12
Vêtements	73	25	18
Cosmétiques	15	100	15
Ustensiles de cuisine	9	100	9
Matériel électronique	9	100	9
Matériel électroménager	11	100	11
Supérettes	4	100	4
Matériel de Pêche	6	100	6
Mareyeurs	45	30	15
Fruits	21	50	10
Légumes	50	25	13

Total	357	41%	148
-------	-----	-----	-----

Sources : données de terrain, 2019

La méthode qualitative, quant à elle, consiste à établir des guides d'entretien qui sont soumis aux agents de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM), aux piroguiers au niveau de l'ancien bac, aux agents de la Chambre de Commerce, de l'aéroport, de l'Agence régionale des transports routiers, de la Mairie ainsi qu'aux agents de Service Régional de la Statistique et de la Démographie de Ziguinchor.

Le guide d'entretien qui est soumis aux agents de l'ANAM a permis d'obtenir des informations sur l'historique du transport fluvio-maritime à Ziguinchor, la fluidité des acheminements, la valeur marchande, la nature et la qualité des marchandises, le nombre de passagers. Par ailleurs, nous avons cherché à avoir des réponses sur les stratégies mises en place par les autorités portuaires pour assurer la sûreté, la sécurité et l'efficacité du port. En outre, il est important de préciser que l'ANAM est chargée de la gestion du port.

Les piroguiers au niveau de l'ancien bac sont les principaux acteurs du transport fluvial. Grâce au guide d'entretien qui leur est adressé, des informations diverses sur la desserte fluviale dans la ville de Ziguinchor sont recueillies. Le guide d'entretien adressé aux agents de la Chambre de Commerce vise à obtenir des informations sur la gestion du port. La Chambre de Commerce, en concert avec l'ANAM, procède aux opérations de gestion du port. Elle représente également les opérateurs économiques dans le domaine du commerce, de la pêche, de l'agriculture, de l'industrie, des services, etc. Les informations recueillies auprès des agents de l'aéroport et du service régional des transports routiers portent sur l'état des lieux de leurs infrastructures de transport. Le Service Régional de la Statistique et de la Démographie de Ziguinchor a fourni des informations sur la situation économique et sociale de la ville de Ziguinchor.

1.3. Le traitement des données

Il consiste à faire le traitement et l'analyse des données obtenues. Pour ce faire, un certain nombre de logiciels sont mobilisés : Excel pour l'élaboration et le dépouillement des questionnaires ainsi que l'établissement des graphiques et diagrammes, Arc Gis pour la cartographie de la zone d'étude et Microsoft Word pour la rédaction du mémoire.

2. Résultats

Les résultats de cette étude mettent en lumière des dynamiques clés structurant la Casamance, région au carrefour de défis géographiques et d'opportunités économiques. Au cœur de ces enjeux, le transport fluvio-maritime émerge comme un facteur déterminant, à la fois vecteur de polarisation territoriale autour de Ziguinchor et levier de développement socio-économique. La

suite de l'analyse se concentrera sur cette dialectique entre centralité et mobilité, en explorant comment le réseau fluvial, combiné aux infrastructures maritimes, façonne les échanges, relie les communautés isolées et transforme Ziguinchor en un pivot stratégique pour l'intégration régionale.

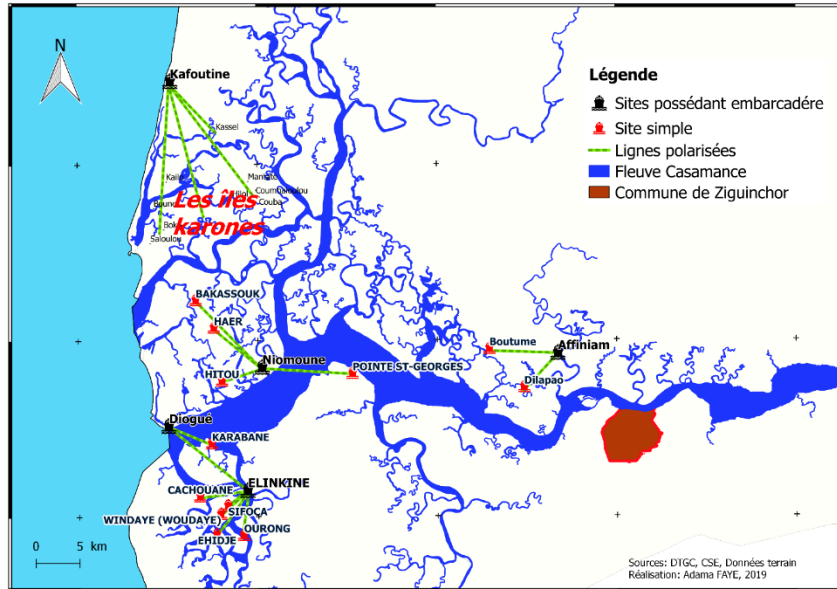
2.1. La Casamance et le transport fluviomaritime : entre polarisation territoriale et dynamisation économique à Ziguinchor

La Casamance, région enclavée mais riche de ses ressources naturelles et culturelles, doit son dynamisme économique à une combinaison subtile entre ses spécificités géographiques et ses infrastructures de transport. Alors que son isolement relatif a longtemps pesé sur son développement, le réseau fluviomaritime émerge aujourd'hui comme un catalyseur de connectivité, reliant Ziguinchor – cœur administratif et commercial – aux territoires insulaires et continentaux. Cette interaction entre fleuve, océan et activités humaines façonne une polarisation territoriale où Ziguinchor s'impose à la fois comme un hub logistique et un symbole de résilience économique. L'analyse de son réseau fluvial révèle ainsi les fondements hydrographiques de cette centralité, préalable essentiel pour comprendre son rôle dans l'intégration régionale.

2.1.1. La Casamance et son réseau fluvial : polarisation territoriale autour de la ville de Ziguinchor

La région naturelle de la Casamance est constituée des régions administratives de Ziguinchor, Sédhiou et Kolda. La Casamance se situe au sud-ouest du Sénégal et est limitée au nord par la Gambie, au sud par la République de Guinée, à l'est par la rivière du Koulountou. L'océan atlantique constitue sa limite à l'ouest. La Casamance dispose d'un fleuve qui s'étale sur 320 kilomètres (fleuve Casamance qui la traverse d'Est en Ouest) jusqu'à l'océan atlantique et est émaillée de plus d'une vingtaine d'îles. Etant la ville la plus importante de la Casamance par son statut de capitale administrative, économique et politique, la commune de Ziguinchor demeure un relais (un carrefour) et polarise plusieurs de ces îles reliées à la ville de Ziguinchor par voie fluviale. Ces îles sont : Carabane, Djogué, Niomoune, Hitou, Haer, Bakassoukou, Boutoum, Bodé, Djilapao, Pointe Saint-Georges, Karone, Ponta, îles aux oiseaux, Wendaye, Chifoka, Kachouane, Ourung, Héhidj (île des fétiches). Par ailleurs, avec un réseau fluvial dense, d'autres localités même n'étant pas des îles, empruntent la voie fluviale pour venir à Ziguinchor. C'est le cas d'Affiniam, Diatock, et Elana (Carte 1).

Carte 1: Les différentes lignes fluviales, directes et indirectes



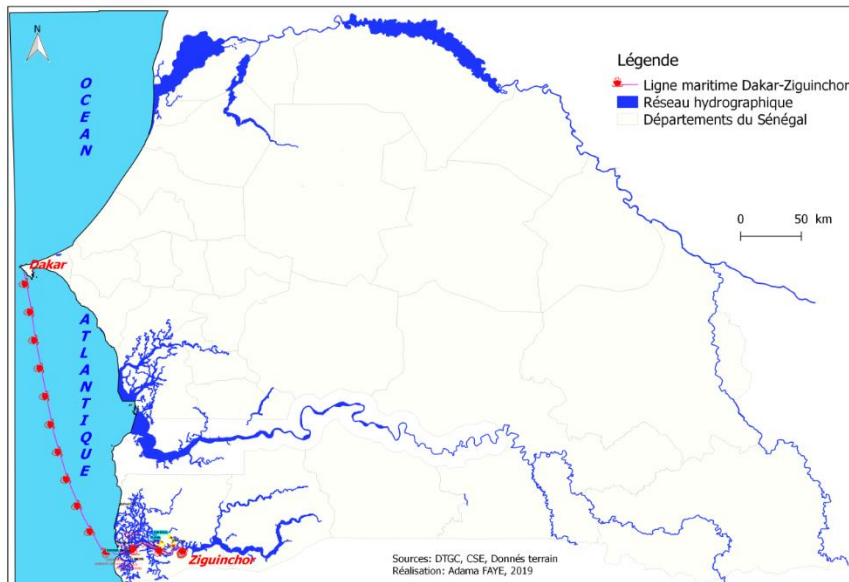
Source : DTGC, CSE et données de terrain (2019) - Réalisation : Adama Faye, 2019

2.1.2. Le transport fluviomaritime : un levier stratégique pour l'économie et la connectivité de la ville de Ziguinchor

Le transport fluviomaritime contribue beaucoup au désenclavement de la ville, surtout par rapport aux pôles essentiels d'activités économiques du pays mais aussi de certains pays côtiers de la sous-région et même de l'Europe. Le transport maritime permet d'évacuer différents produits de la ville de Ziguinchor vers la capitale Dakar (fruits, arachides, l'anacarde, fruits de mer, etc.) et de la capitale vers la ville de Ziguinchor (riz, ciment, fer, etc.) afin de booster l'économie de la ville. Il facilite également la mobilité des personnes avec un moindre coût.

La ville se trouve sur la rive gauche du fleuve Casamance, à 65 km de son embouchure sur l'Océan Atlantique et dispose d'une ouverture sur la mer à l'ouest à 70 km de l'Océan Atlantique. En effet, les navires (Aline Sitoé Diatta, les navires jumeaux Aguène et Djambogne, et les navires porte-conteneurs (le Djogué, le Djilor ...), avant d'accoster au port de Ziguinchor passent par le fleuve (navigation secondaire) mais traversent sur une plus longue distance l'océan Atlantique : c'est la navigation principale (Carte 2).

Carte 2 : la ligne fluviomaritime régulière Dakar-Ziguinchor



Sources : DTGC, CSE et données de terrain (2019) - Réalisation : Adama Faye (2019)

2.2. Le transport fluvial à Ziguinchor : moteur de mobilité, d'échanges économiques et de désenclavement territorial

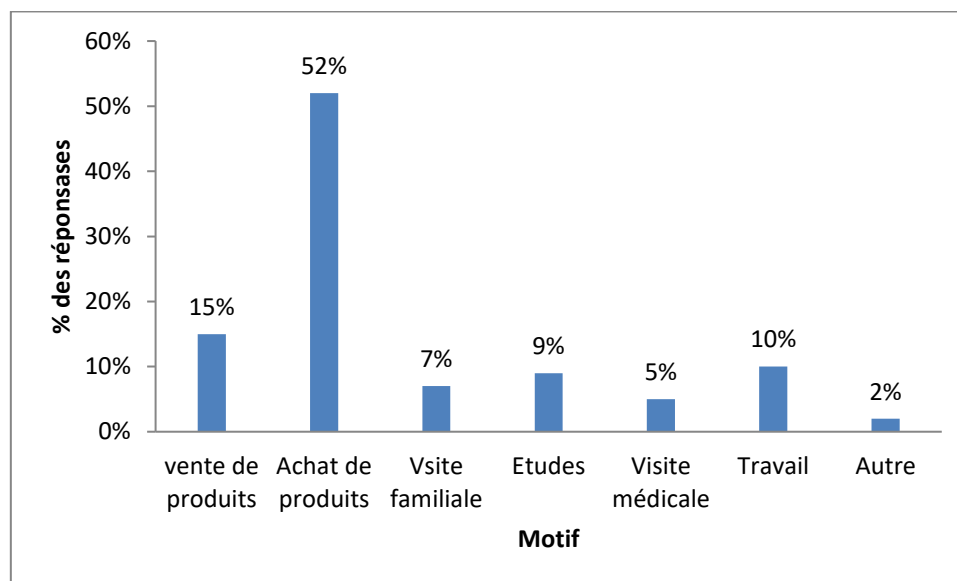
Avec l'existence d'un réseau hydrographique dense et de plusieurs îles dans la région sud du pays, ce mode de transport est une réalité dans la zone. Il s'effectue par le moyen de pirogues traditionnelles (pirogues artisanales) à propulsion mécanique et, quelques fois, éolienne. Il concerne le transport de personnes et de marchandises, participant ainsi au désenclavement et à l'approvisionnement de certaines contrées, enclavées, en divers produits de consommation. Ainsi, des dizaines de passagers venant de ces localités débarquent tous les jours dans la ville pour différentes raisons. En effet, l'essentiel de leur approvisionnement leur vient de la ville de Ziguinchor. Les enquêtes de terrain révèlent que 52% des passagers débarquent à Ziguinchor pour acheter les produits de première nécessité (comme les produits alimentaires, le gaz, l'eau minérale, etc.) tandis que 15% se rendent en ville pour écouler leur marchandise (Figure 1). Leur séjour dans la ville est de courte durée, le plus souvent, les marchands écoulent leurs produits sur place et retournent le même jour. Ils peuvent aussi rester un à deux jours. Ainsi, ce sont ces commerçants qui participent le plus à la dynamique du trafic fluvial.

Les 9% sont des élèves et des étudiants venus poursuivre leurs études ; la durée de leur séjour est longue. Mais durant les vacances, ils retournent le plus souvent. Les 10% sont venus

chercher du travail en ville ; la durée de leur séjour est donc indéterminée, mais ils peuvent rentrer durant les jours de congé. En effet, du point de vue social, ce départ massif de jeunes des îles vers la ville favorise l'augmentation de la population de la ville et le taux de chômage. Le plus souvent, ces jeunes ratent leur insertion sociale et se versent dans la délinquance, d'où la recrudescence de l'insécurité dans la ville. Les visites à des proches et les visites médicales portent respectivement sur 7% et 5% du trafic. Enfin, les 2% viennent chercher des papiers administratifs (casiers judiciaires, certificats de nationalité, etc.) ou transitent par la ville pour se rendre dans leur localité d'origine.

Etant un transport artisanal avec des embarcations de fortune très dangereuses, ce trafic se heurte à d'énormes difficultés. Les enquêtes montrent que 89% des passagers sont confrontés à de nombreux problèmes tels que la chaleur, les tempêtes durant la saison des pluies, l'absence d'équipements au quai pour stocker leurs produits et l'inconfort durant le trajet à cause des bagages et parfois de la présence d'animaux à bord des pirogues.

Figure 1: Les motifs du voyage à Ziguinchor



Sources : Données de terrain, 2019 - Réalisation : Adama Faye (2019)

Le transport fluvial dans la ville de Ziguinchor concerne les sept circuits directs et les quatorze circuits indirects qui pour la plupart ont une destination commune : la ville de Ziguinchor. Etant le centre administratif et économique de la région de Ziguinchor, la commune de Ziguinchor polarise toutes ces localités qui sont à leur tour caractérisées par leur enclavement interne et externe. Cet enclavement, dû aux conditions physiques contraignantes, accentue de façon considérable la pauvreté et la dépendance de ces insulaires vis-à-vis de la ville de la Ziguinchor. De ce fait, toutes les denrées de première nécessité comme le riz, l'huile, le savon, le gaz, l'eau

minérale, les oignons, les pommes de terre ainsi que les vêtements et accessoires, le matériel de construction comme le ciment, le zinc, le fer, etc. qui sont acheminés dans ces localités leur proviennent de la ville de Ziguinchor. Ces flux sont plus importants pendant les périodes de fêtes. Les produits venant de ces localités sont des fruits et légumes comme la tomate, le piment frais, le citron et les oranges de Diatock et d’Affiniam, et le poisson frais et séché de Niomoune et Diogué.

Pour ces produits importés et exportés, il est difficile de faire une estimation, car il n’existe aucune organisation au sein de ce trafic. Le seul moyen permettant aux piroguiers de savoir si la pirogue est pleine ou pas est un trait peint en jaune visible tout autour de la pirogue. Si ce trait est proche du niveau de l’eau, cela signifie que la pirogue est pleine. En plus, les prix du transport de produit ne sont pas fixes et sont négociés.

Toutefois, ce commerce crée des emplois dans la ville puisque les produits achetés ou vendus par les passagers sont transportés des marchés jusqu’à l’ancien bac et vice versa. Ainsi, l’ancien bac est devenu un marché informel avec l’installation de marchands de divers produits et ces derniers enrichissent la municipalité avec le paiement des taxes. Les pirogues aussi sont taxées par la municipalité de la ville (impôts). Sur le plan touristique, ces destinations sont prisées par les touristes, surtout le tourisme de découverte. Ainsi, les hôtels, les banques et les commerçants de la ville s’en réjouissent, car ils en bénéficient. Ces échanges, très fructueux sur le plan économique et social, ont des incidences sur les dynamiques de désenclavement de la ville. Ce désenclavement pourrait être renforcé par le transport fluvio-maritime.

2.3. Les incidences du transport fluvio-maritime

La liaison fluvio-maritime Ziguinchor-Dakar est un pilier vital pour désenclaver la Casamance, région isolée par la Gambie et les conflits. Elle offre aux passagers une alternative sûre et confortable face aux risques routiers, tout en stimulant le tourisme grâce à des paysages emblématiques comme les îles de Carabane. Cependant, des défis persistent : durée des trajets, coûts annexes et mal de mer. Côté fret, si la voie maritime garantit la sécurité des marchandises, son coût élevé (taxes, logistique) pousse 68% des commerçants à privilégier la route, moins chère mais plus risquée. Ce dilemme entre sécurité et rentabilité illustre les tensions entre développement territorial et réalités économiques locales.

2.3.1. Le transport fluvio-maritime Ziguinchor-Dakar : une alternative stratégique face à l'isolement de la Casamance

Le transport de passagers par voie fluvio-maritime concerne principalement la ligne Dakar-Ziguinchor. La majorité de la clientèle est de la région de la Casamance. Les navires Aline Sitoé Diatta, Aguène et Diambogne, avec une capacité respective de 500 et 206 passagers pour chacun des navires jumeaux, transportent, chaque année, des milliers de passagers de Ziguinchor vers Dakar et de Dakar vers Ziguinchor. Le flux de passagers enregistré au port de Ziguinchor, en 2017, s'élève ainsi à 70 365 entrées et 66 353 sorties.

Dans un contexte marqué par un isolement géographique de la Casamance, coupée du reste du pays par un pays étranger (la Gambie) et où sévit un conflit armé qui a duré plusieurs décennies, la voie fluvio-maritime demeure un des moyens de transport les plus accessibles aux populations de Ziguinchor. Elle leur permet d'atténuer les incidences de la marginalisation géographique de la région, mais aussi de contourner les zones de tension et les tracasseries policières en Gambie. Ainsi, 80% des passagers interrogés préfèrent le navire comme moyen de transport car étant plus sûr, plus confortable et moins fatiguant comparé à la voie routière qui présente plusieurs contraintes comme les risques de braquages répétitifs, l'état défectueux de certains véhicules et la forte chaleur.

Le choix de plusieurs personnes préférant voyager à bord des navires pour se rendre à Ziguinchor, est souvent motivé, au-delà de la sécurité, de la sûreté et du confort offerts aux passagers, par le désir d'aventure. Le voyage à bord du ferry est vécu, en effet, comme une véritable croisière. C'est le cas du tourisme d'affaire (conférences, séminaires, missions...) et du tourisme simple où la voie fluvio-maritime constitue une belle occasion pour les populations sénégalaises, mais aussi certains étrangers, de découvrir les territoires de la région sud, notamment les îles de Carabane, de Diogué et de la Pointe Saint-Georges ainsi que la mangrove, le patrimoine, les cultures, etc.

Toutefois, un certain nombre de difficultés sont notées par les passagers lors du trajet. 41% des voyageurs interviewés estiment être confrontés à des problèmes comme le mal de mer, la cherté de la restauration ainsi que la durée du voyage et la lenteur notée dans l'enregistrement des bagages. Mais, en général, le service global offert par les navires lors du voyage est satisfaisant puisque les enquêtes révèlent que 19% des passagers jugent le service très bon, 68% le qualifient de bon et 13% de mauvais.

2.3.2. Fret fluvio-maritime à Ziguinchor : sécurité maritime versus rentabilité routière, un dilemme pour les commerçants

Les navires (Aline Sitoé Diatta, Aguène et Djambogne) desservant le port de Ziguinchor prennent une certaine quantité de fret en plus des passagers. Ce fret est constitué des bagages des passagers à bord, de la marchandise (vêtements, matériel électroménager, fruits, friperie, fruits de mer, ciment, etc.) de certains grands commerçants de la ville ainsi que des colis enregistrés au niveau de la gare maritime. En ce qui concerne les sorties de marchandises de Ziguinchor vers Dakar, le volume est plus élevé en période d'abondance de fruits qui correspond aux mois de juillet-août. Par exemple, en juillet 2017 et juillet 2018, le volume des sorties était respectivement de 1 246 575 kilogrammes et 1 125 994 kilogrammes contre 711 265 kilogrammes en novembre 2017 et 475 929 kilogrammes en novembre 2018 pour le navire Aline Sitoé Diatta. S'agissant des bagages des passagers, le transport est gratuit jusqu'à vingt kilogrammes. Pour les autres produits, le tarif du kilogramme est fixé selon la nature du produit. Cependant, les tarifs fixés pour les marchandises sont jugés chers par 60% des commerçants contre 37% qui les trouvent abordables. En effet, les commerçants payent des taxes à l'intérieur du port pour récupérer leurs produits, payent le transport de la gare maritime jusqu'à la sortie du port et également les frais de transport du port au marché. Or, pour la voie routière, le véhicule achemine directement les produits aux lieux de vente, ce qui réduit fortement les frais de transport. Pour les 37% qui jugent abordable les coûts du fret, la sécurité prime. Selon eux, même si les tarifs sont chers, le bateau reste le moyen de transport le plus sûr. D'une façon générale, même si la voie fluvio-maritime reste le moyen le plus sûr pour l'acheminement des marchandises, la majorité des commerçants, soit 68% des commerçants interviewés, choisissent la voie routière à cause de l'accessibilité des coûts de transport.

2.4. Les défis et perspectives du transport fluvio-maritime à Ziguinchor : entre contraintes structurelles et initiatives de modernisation

Le transport fluvio-maritime de la ville de Ziguinchor rencontre un certain nombre de difficultés. Concernant le transport fluvial, les principaux problèmes sont l'inadéquation des embarcations aux normes du transport fluvial et le non-respect par les acteurs du transport fluvial du cadre juridique et réglementaire qui régit le transport fluvio-maritime. C'est un transport artisanal pour le moment avec des embarcations de fortune très dangereuses du fait de l'état défectueux des pirogues et le nombre de gilets de sauvetages insuffisants qui coûte très cher selon les piroguiers. Ainsi, le gilet coûte 5 000 FCFA, et ils ne disposent pas d'une subvention suffisante de la part de l'Etat de Sénégal : cinq gilets pour les grandes pirogues et deux gilets pour les

petites pirogues. En outre, la durée des gilets ne peut pas dépasser un an du fait de leur exposition au Soleil durant le voyage. Par ailleurs, les tempêtes durant la saison des pluies s'avèrent très dangereuses pour les passagers du fait de l'état rudimentaire des infrastructures de transport. Ces pirogues qui constituent leur moyen de déplacement sont mixtes ; passagers et marchandises sont embarqués en même temps, ce qui rend le voyage inconfortable. En plus, le manque de formation des capitaines de pirogues est noté. Il y a également les contraintes liées à l'absence de pontons en périodes de marées basses ainsi que l'absence d'infrastructures d'embarquement et de débarquement, pour les passagers et de hangars, pour le stockage des marchandises.

En somme, la faiblesse de l'offre des services de transport, la vétusté des infrastructures et les difficultés d'accès aux équipements de transport sont des problèmes récurrents pour les populations des régions concernées. Or, le Sénégal mise sur le développement du transport fluvial pour désenclaver certaines régions et dynamiser l'économie locale. Dans ce cadre, l'État a lancé plusieurs projets structurants.

D'une part, la Société des Infrastructures de Réparation Navale de Dakar (SIRN) pilote le Projet de Construction Navale (PCN), qui vise à moderniser la flotte de pêche artisanale en construisant 3 000 pirogues en fibre de verre sur cinq ans et en facilitant l'accès à des moteurs hors-bords subventionnés. Le PCN prévoit aussi la fabrication de petites embarcations pour le transport inter-villageois et la surveillance maritime. D'autre part, le Programme Spécial "Îles", initié en 2017, répond à la problématique du désenclavement des régions du Sine-Saloum et de la Casamance. À la suite d'un naufrage meurtrier en 2017, l'État a renforcé son engagement en mettant en place un programme d'urgence pour la région de Ziguinchor, dont l'objectif est d'adapter les infrastructures et équipements de transport fluviomaritime aux besoins locaux. Ces initiatives, portées par le ministère de la Pêche et de l'Économie maritime et le Conseil Local de Pêche Artisanale, visent à structurer et moderniser le transport fluvial pour améliorer la mobilité des populations et favoriser l'intégration économique.

Pour le transport fluviomaritime, l'avancée des bancs de sable à l'entrée du chenal et la disparition de bouées stratégiques rendent de plus en plus difficile la gestion du passage à la passe et augmentent le risque d'hypothéquer la régularité des rotations. Concernant l'embarquement, souvent le nombre de passagers qui se trouve à bord reste différent de celui compté par la billetterie. Par conséquent, cela fausse l'appréciation des agents à bord qui doivent procéder au calcul pour connaître le poids du fret à charger. De même, les propriétaires du fret ne viennent pas, en général, à l'heure et cela retarde le chargement.

En termes de perspectives, l'ANAM a annoncé un terminal d'hydrocarbures d'une capacité de 82 000 tonnes et l'élargissement du port de Ziguinchor sur deux hectares, pour permettre aux navires et aux gros porteurs de s'approvisionner en carburant sans effectuer le déplacement vers Dakar. La construction d'un port sec de dix hectares à Niaguis est également prévue. Le COSAMA, concessionnaire de la liaison maritime Dakar-Ziguinchor, au-delà de la mission de service public qu'elle tient à assurer avec responsabilité, affiche clairement ses ambitions de devenir un véritable Armement intégré. La vision de COSAMA va au-delà du trajet Dakar – Ziguinchor et concerne même les autres villes côtières du Sénégal. Aussi, s'est-il attelé à concevoir et formuler des projets porteurs réalistes et réalisables, compte tenu du potentiel des marchés ciblés, ainsi que du professionnalisme de ses ressources humaines.

Malgré les opportunités socioéconomiques qu'il offre, le transport fluviomaritime est confronté à des difficultés. Les politiques des pouvoirs publics visant à renforcer les services du transport fluviomaritime afin d'améliorer les conditions de circulation des personnes et des biens devraient désamorcer cette situation. Au-delà, la formation et le suivi des piroguiers devraient pouvoir améliorer le dynamisme du transport fluviomaritime.

3. Discussion

Les résultats de cette étude mettent en lumière le rôle pivot du transport fluviomaritime dans la dynamique socioéconomique et territoriale de Ziguinchor, tout en révélant les tensions entre son potentiel de désenclavement et les contraintes structurelles persistantes. Ces observations résonnent avec les travaux de L. Fontagné et al. (2023, p.40-43) et A. Quium (2019, p.1-23), qui soulignent l'importance des corridors de transport dans l'intégration régionale, particulièrement en Afrique subsaharienne où les infrastructures restent fragmentées. À Ziguinchor, le fleuve Casamance et ses réseaux annexes constituent un axe vital, non seulement pour la mobilité des populations mais aussi pour les échanges de biens, confirmant ainsi le rôle des voies navigables comme « colonne vertébrale » économique dans les régions enclavées (K. Welch et al., 2023, p.1-11).

Cependant, la prédominance d'embarcations artisanales, souvent non conformes aux normes de sécurité, soulève des questions critiques en matière de gouvernance et de régulation. Ces défis rappellent ceux identifiés par L. Ndjambou (2023, p.86-101) dans leur analyse des transports maritimes artisanaux au Gabon, où l'informalité des acteurs et le manque de cadre législatif adapté exacerbent les risques pour les usagers. À Ziguinchor, l'absence de pontons fonctionnels et la vétusté des pirogues illustrent un paradoxe : si le transport fluvial est un levier économique

incontournable, il reste marginalisé dans les politiques publiques, malgré les initiatives récentes comme le Projet de Construction Navale (PCN) et le Programme Spécial « Îles ».

Par ailleurs, les données révèlent une dépendance accrue des îles périphériques envers Ziguinchor, renforçant ainsi une polarisation territoriale déjà marquée. Ce phénomène s'inscrit dans les théories du modèle centre-périphérie développées par E Martin et J. M. Stébé (2024, p.6-17), où les villes secondaires deviennent des relais incontournables, mais reproduisent des déséquilibres socio-spatiaux. L'exode des jeunes vers Ziguinchor, motivé par la recherche d'emplois ou d'éducation, accentue ces disparités, avec des conséquences sociales telles que l'augmentation du chômage urbain et de l'insécurité. Ces dynamiques rappellent les observations de M. Ndour (2021, p.146-219) sur les migrations internes au Sénégal, où l'attractivité des centres urbains génère des tensions entre opportunités économiques et fragmentation sociale.

Sur le plan économique, si le transport maritime vers Dakar offre une alternative stratégique face à l'isolement géographique de la Casamance, son coût élevé limite son adoption par les commerçants. Cette situation reflète un dilemme courant dans les régions enclavées, où la sécurité des transports (ici maritime) entre en contradiction avec leur accessibilité financière (D. Hilling, 1996, p.93-130). Les politiques publiques devraient donc adopter d'une part, l'innovation et le renforcement des partenariats afin de moderniser le transport artisanal, et d'autre part, mettre en place des mécanismes de subvention ciblés, combinés à une meilleure intégration des acteurs, notamment informels, comme le préconise L. Nguessan (2009, p.134-135) dans son rapport sur le secteur des transports au Sénégal.

Enfin, cette étude comporte des limites. La collecte de données auprès des commerçants de légumes, marquée par une saisonnalité prononcée, pourrait biaiser la représentativité des résultats. De plus, l'accent mis sur Ziguinchor appelle à des recherches comparatives dans d'autres villes fluviales de la sous-région pour valider la généralisation des conclusions.

Au demeurant, le transport fluviomaritime à Ziguinchor incarne à la fois un espoir de désenclavement et un miroir des défis structurels de l'Afrique subsaharienne. Son avenir dépendra de la capacité à concilier modernisation technique, inclusion sociale et gouvernance participative, trois piliers essentiels pour transformer les corridors fluviaux en leviers de développement durable.

Conclusion

L'analyse du transport fluvio-maritime à Ziguinchor met en lumière son rôle essentiel dans la structuration économique et territoriale de la région. Ce mode de transport constitue un levier fondamental pour le désenclavement des localités insulaires et rurales, en facilitant la circulation des personnes et des marchandises. L'étude a permis d'identifier plusieurs contraintes, notamment la vétusté des infrastructures, l'absence de régulation appropriée et la faible intégration dans les politiques publiques de transport. Les chiffres recueillis montrent une forte dépendance des populations locales à ce mode de transport, illustrée par un volume de trafic en constante augmentation, bien que freiné par des lacunes structurelles et organisationnelles.

Sur le plan scientifique, cette recherche apporte une contribution originale en mettant en évidence les limites actuelles du transport fluvio-maritime et en démontrant son potentiel en tant qu'outil d'intégration économique et sociale. Elle s'inscrit dans la continuité des travaux sur les mobilités en Afrique de l'Ouest, en soulignant l'importance des infrastructures secondaires pour le développement régional. En croisant les enquêtes de terrain avec l'analyse des flux commerciaux et des politiques publiques, cette étude enrichit la littérature sur les systèmes de transport en milieux enclavés.

Les implications de cette recherche sont multiples. Pour les décideurs publics, elle met en évidence la nécessité d'une modernisation des infrastructures portuaires et fluviales, ainsi qu'une meilleure intégration du transport fluvio-maritime dans les plans de développement territorial. Pour les acteurs économiques, elle souligne l'opportunité de renforcer les chaînes logistiques et de développer des initiatives privées complémentaires. Enfin, pour les populations locales, une amélioration de ce secteur permettrait une réduction des coûts de transport et un meilleur accès aux marchés et services essentiels.

Plusieurs perspectives peuvent être envisagées pour approfondir cette recherche. Une étude comparative avec d'autres régions du Sénégal ou d'Afrique de l'Ouest permettrait de replacer les enjeux locaux dans un cadre plus large et d'identifier des solutions adaptées à d'autres contextes. Par ailleurs, une analyse plus fine des impacts environnementaux du transport fluvio-maritime serait pertinente pour intégrer des dimensions de durabilité dans les recommandations futures. Enfin, une exploration des nouvelles technologies et de la digitalisation du secteur pourrait offrir des pistes innovantes pour optimiser la gestion des flux et renforcer la sécurité du transport fluvial dans la région.



Références bibliographiques

DEHOORNE Olivier, PETIT-CHARLES Nathalie et THENG Sopheap, 2011, « Le tourisme de croisière dans le monde : permanences et recompositions », *Études caribéennes* [En ligne], 18, mis en ligne le 15 avril 2011, consulté le 14 février 2025. URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/5629>.

DIENG Mbaye, 2008, *Réseaux et systèmes de télécommunication dans une région périphérique du Sénégal : Ziguinchor en Casamance*, Thèse de doctorat : Géographie, Université de Montaigne, Bordeaux III, 391 p.

FONTAGNÉ Lionel, LEBRAND Mathilde, MURRAY Siobhan, SANTONI Gianluca, RUTA Michele, 2023, *Trade and Infrastructure Integration in Africa, Policy Research Working Papers*, World Bank, Washington, DC.

HARDING Alan, RABALLAND Gilfy et PALSSON Gael, 2007, *Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre : les défis à relever*, Document de travail SSATP n°84F, The World Bank, 56 p.

HILLING David, 1996, *Transport and Developing Countries*, New York, Routledge, p.93-130.

MARTIN Elsa et STÉBÉ Jean-Marc, 2024, « Les relations centre-périphérie au prisme des sciences humaines et sociales », *Revue des sciences sociales*, N° 71, p.6-17.

NDJAMBOU Léandre Edgard, 2023, « Safety Equipment in Artisanal Maritime Fishing in Gabon: Between Adaptation and the Weight of Socio-Cultural Logics at the Libreville Artisanal Fishing Center (CAPAL) », *Journal of Geoscience and Environment Protection*, Vol. 11, N° 5, p.86-101.

NDOUR Moussa, 2021, *Migration et dynamiques urbaines : rôle des migrants dans la production de nouvelles centralités urbaines. Le cas des Parcelles-Assainies de Cambérène (Dakar-Sénégal)*, Thèse de doctorat de Géographie, Université Cheikh Anta DIOP de Dakar (Sénégal), p.146-219.

NGUESSAN Ludovic, 2009, « Le secteur des transports au Sénégal : enjeux et défis pour la réalisation des objectifs de croissance durable et de réduction de la pauvreté », Rapport, p.134-135.

QUIUM Abdoul, 2019, «Transport Corridors for Wider Socio-Economic Development », *Sustainability*, Vol. 11, N° 19, p.1-23.



SÈNE Abdourahmane Mbade et COLY Roger, 2021, « Enclavement et accès aux structures sanitaires de la commune de Santhiaba Manjaque (région de Ziguinchor) », *Revue Espace, Territoires, Sociétés et Santé*, Vol. 4, N° 8, Déc. 2021, p.153-166.

SÈNE Abdourahmane Mbade et KANE Ibrahima, 2018, « Enclavement et contraintes au développement des transports au Sénégal : cas de la ville de Ziguinchor », *REMSES*, N° 7, Janvier-juin 2018, p.222-242.

SERVICE REGIONAL DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE DE ZIGUINCHOR, 2015, *Situation économique et sociale de la région de Ziguinchor*, ANSD, Dakar, 126 p.

WELCH Katherine, LAMBERT Lixia He, LAMBERT Dayton et SHIDELER Dave, 2023, « Multi-state economic contribution and multi-congressional district impact analysis of an inland waterway disruption », *Case Studies on Transport Policy*, Vol. 13, N° 101043, p.1-23.