



Revue des Sciences Sociales

Numéro 4 | 2025

Numéro Varia | décembre 2025

REA – Impact factor (SJIF) 2025 : 5.341

Date de soumission : 15-11-2025 / Date de publication : 30-12-2025

INCIDENCES DE L'AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE DÉPARTEMENTALE 14.1. 00 SUR LA MOBILITÉ ET LA DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE DANS LA COMMUNE DE THIONCK-ESSYL (RÉGION DE ZIGUINCHOR, SUD-OUEST DU SÉNÉGAL)

IMPACT OF THE DEVELOPMENT OF DEPARTMENTAL ROAD 14.1.00 ON MOBILITY AND ECONOMIC DYNAMICS IN THE MUNICIPALITY OF THIONCK-ESSYL (ZIGUINCHOR REGION, SOUTHWEST SENEGAL)

Roger **COLY** – Ousmane Michael Coutamaraou **SAGNA** – Abdourahmane Mbade **SENE**

RÉSUMÉ

La construction d'infrastructures de transport est fréquemment associée à celle de mobilité et de développement économique, particulièrement dans les pays en développement. À ce propos, celles-ci constituent un support majeur dans la transformation du paysage économique et l'amélioration des conditions d'existence des personnes. Dans la commune de Thionck-Essyl, au sud-ouest du Sénégal, l'aménagement de la route départementale 14.1.00, en 2007, a suscité une amélioration de la mobilité des populations et une dynamique économique. L'objectif de cette étude est d'analyser les incidences de l'aménagement de la route départementale 14.1.00 sur la pratique de mobilité et la reconfiguration du paysage économique de la commune susmentionnée. La méthodologie repose sur une approche mixte combinant une revue de la littérature, des enquêtes de terrain (entretiens semi-directifs et observations directes) et l'exploitation de données géospatiales à l'aide d'un système d'information géographique. Les résultats montrent que l'aménagement de la route départementale 14.1.00 a significativement

amélioré l'accessibilité territoriale, notamment par une réduction des temps de parcours et une diversification des modes de transport, majoritairement motorisés. Il ressort de nos résultats que 54,77 % de nos interlocuteurs ont affirmé que l'accès à la principale ville de la région, à savoir Ziguinchor, située à quatre-vingt-deux kilomètres, nécessite 1 heure 30 minutes de trajet ; 38,52 % ont déclaré que cela demande exactement 2 heures et seulement 6,71 % pensent que le trajet requiert un temps de parcours égal à plus de 2 heures. Parallèlement, la route a contribué à une reconfiguration de l'espace économique local, caractérisée par une concentration accrue des activités commerciales le long de l'axe routier et par l'émergence de nouvelles activités génératrices de revenus, etc. Ce travail vise à démontrer que les infrastructures de transport contribuent à la mutation des structures existantes des zones d'accueil, au renforcement de leur viabilité et de leur intégration.

Mots-clés : Aménagement routier, mobilité, développement économique, route départementale 14.1.00, Thionck-Essyl, Sénégal

ABSTRACT

The construction of transport infrastructure is frequently associated with mobility and economic development, particularly in developing countries. In this regard, such infrastructure plays a major role in transforming the economic landscape and improving people's living conditions. In the municipality of Thionck-Essyl, in southwestern Senegal, the development of departmental road 14.1.00 in 2007 led to improved population mobility and economic growth. The objective of this study is to analyze the impact of the development of departmental road 14.1.00 on mobility patterns and the reconfiguration of the economic landscape of the aforementioned municipality. The methodology is based on a mixed-methods approach combining a literature review, field surveys (semi-structured interviews and direct observations), and the use of geospatial data with a

geographic information system. The results show that the improvement of departmental road 14.1.00 has significantly enhanced territorial accessibility, notably through reduced travel times and a diversification of transport modes, which are predominantly motorized. Our results show that 54.77% of our interviewees stated that access to the region's main city, Ziguinchor, located 82 kilometers away, requires a journey of 1 hour and 30 minutes; 38.52% stated that it takes exactly 2 hours, and only 6.71% believe the journey takes more than 2 hours. Simultaneously, the road has contributed to a reconfiguration of the local economic landscape, characterized by an increased concentration of commercial activities along the road and the emergence of new income-generating activities, etc. This study aims to demonstrate that transport infrastructure contributes to the transformation of existing structures in host areas, strengthening their viability and integration.

Keywords : Road development, mobility, economic development, departmental road 14.1.00, Thionck-Essyl, Senegal

INTRODUCTION

Les infrastructures de transport sont au cœur des sociétés et des économies (Varlet & Zembri 2010 : 1) et constituent l'un des éléments indispensables à la croissance et au développement socio-économique des territoires (ONU & CEA 2017 : 3). Principal vecteur d'intégration économique, elles sont le préalable à la facilitation des échanges, de la circulation des personnes, des biens et permettent aussi de dynamiser les territoires pour attirer des activités (Varlet & Zembri 2010 : 1). Longtemps perçues comme un élément incontournable pour les échanges commerciaux dans un environnement international en pleine mutation, les infrastructures de transport restent l'un des piliers du développement en vue de l'accélération de la croissance et de la réduction de la pauvreté (ONU & CEA 2017 : 1).

Conscient que le déficit en matière d'infrastructures est l'un des facteurs clés qui empêchent l'Afrique de réaliser son essor économique, son pouvoir concurrentiel sur les marchés mondiaux et la réduction de la pauvreté (Sané 2017 : 2), l'État du Sénégal a mis sur pied, depuis plusieurs années,

d'importants projets de réhabilitation des axes routiers de nombreuses régions. Cette initiative entre dans le cadre de la promotion du commerce national ainsi qu'à la mobilité des personnes (Goze 2023 : 318). Dans cette perspective, l'État a entrepris la construction de la route départementale 14.1.00 en 2007, desservant la commune de Thionck-Essyl. En effet, la question de la construction d'infrastructures de transport est souvent associée à celle de l'amélioration de la mobilité et du développement territorial (Senéh 2012 : 3). En d'autres termes, les infrastructures de transport occupent une place centrale dans les dynamiques des transformations territoriales et de l'accès aux biens de consommation (Yesguer 2009 : 6 ; Coly & Sène 2025 : 217). La transformation des zones géographiques, jadis caractérisées par une ruralité, en zones d'activités économiques est stimulée par les infrastructures structurantes, comme les routes (Koundoul 2018 : 1). Cependant, certains auteurs, à l'instar de Berion *et al.* (2007 : 665), perçoivent les effets structurants comme scientifiquement non justifiés.

Ils ajoutent que le rapport entre transport et développement est loin d'être une causalité. Delaplace *et al.* (2013 : 52) affirment, quant à eux, qu'il n'y a pas d'effets automatiques suite à la réalisation d'une infrastructure de transport.

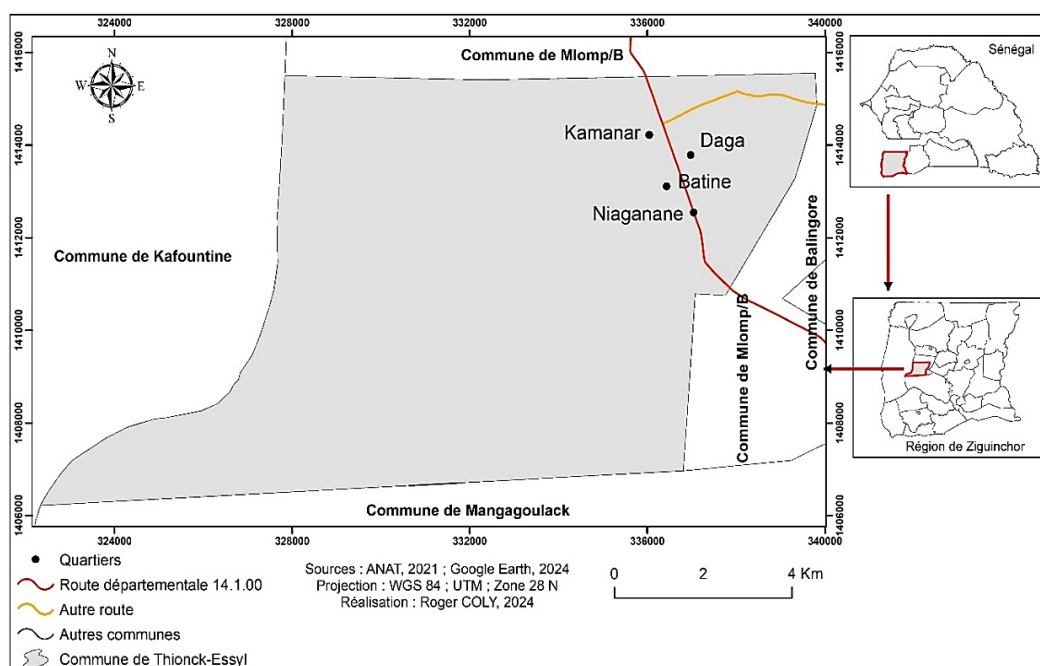
Au regard de ces différentes positions, nous abordons cette étude de relation entre infrastructure routière et effets sur la mobilité et la dynamique économique de la commune de Thionck-Essyl. L'hypothèse principale atteste que l'aménagement de la route a amélioré l'accessibilité et la mobilité des habitants, tout en générant une recomposition du paysage économique de la commune de Thionck-Essyl. Pour tester cette hypothèse, une méthodologie combinant une revue documentaire, des enquêtes de terrain et une analyse spatiale a été adoptée. Cet article est une contribution à la connaissance des effets induits par l'aménagement de nouvelles infrastructures de transport sur les conditions de vie des populations et sur la mutation économique des zones d'accueil.

1. SITUATION GÉOGRAPHIQUE DE LA COMMUNE D'ÉTUDE

La région de Ziguinchor, cadre général de notre étude, est subdivisée en trois (03) départements (Ziguinchor, Bignona et Oussouye), huit (08) arrondissements (Cabrousse, Loudia Ouoloff, Tendouck, Tenghory, Sindian, Kataba

1, Nyassia et Niaguis), trente (30) communes de plein exercice et d'environ cinq-cent-deux villages (ANSD 2021 : 13), leur offrant plus d'opportunités pour leur développement (Diémé 2022 : 106). La majeure partie de ces communes sont issues de l'Acte 3 de la décentralisation en 2013 (Bâ, 2019 : 20) et les localités sont en majorité rurales. Parmi les communes qui composent la région de Ziguinchor, figure celle de Thionck-Essyl (fig. 1), située dans l'arrondissement de Tendouck, département de Bignona, au centre-est de la région de Ziguinchor (Basse-Casamance). Elle est limitée au nord par les communes de Mlomp/B, au sud par la commune de Mangagoulack, à l'est par la commune de Diégonne et à l'ouest par le marigot de Diouloulou. La commune de Thionck-Essyl, très étendue, est divisée en quatre quartiers, à savoir Batine, Daga, Kamanar et Niaganane, eux-mêmes subdivisés en quinze sous-quartiers au total. Elle se situe entre 12° 47' 08" de latitude nord et 16° 31' 18" de longitude ouest (PDES 2015 : 6). Cet espace géographique, longtemps caractérisé par des problèmes de desserte par les transports, notamment terrestres, se trouve aujourd'hui bien intégré dans le circuit régional, suite à la construction de la route départementale 14.1.00. L'amélioration de l'état de cette route a activement participé au développement des zones d'activités économiques, dans cette commune, et à la mobilité accrue et facilitée des populations.

Fig. 1 : Carte administrative de la commune de Thionck-Essyl et de son réseau routier



Source : Auteurs, 2024

2. MÉTHODOLOGIE

Cette section aborde les techniques de recueil et de traitement des données recueillies.

2.1. Collecte de données

La phase de collecte des données s'est effectuée d'août 2023 à avril 2024. Elle fait référence aux données quantitatives, qualitatives et à celles cartographiques.

2.1.1. Données quantitatives

Dans le but de recueillir des données quantifiables, un questionnaire a été soumis aux chefs de ménages de la commune de Thionck-Essyl. Le questionnaire soumis aux chefs de ménage a permis d'apprécier les incidences de l'aménagement de la route départementale 14.1.00 sur leurs conditions de déplacement et leurs conditions de vie. Les variables mesurées concernent le choix modal et le temps de parcours vers Ziguinchor, la principale ville de la région éponyme. Pour ce faire, l'enquête s'est effectuée à l'aide de l'outil en ligne KoBoToolbox. L'utilisation de cet instrument nécessite la création d'un compte en ligne, facilitant ainsi l'enregistrement de toutes les questions. Suite à cette étape, le questionnaire est téléchargé sur un smartphone ou une tablette. Pour télécharger les formulaires vierges afin de débiter les enquêtes, un identifiant et un mot de passe sont nécessaires. Ces

informations peuvent être modifiées dans les paramètres de l'application présente sur le support de collecte (smartphone ou tablette). Il est important de souligner que la réalisation des enquêtes ne nécessite aucune connexion internet. Par contre, pour télécharger et transmettre les formulaires complétés et stockés, une connexion internet est requise. Ainsi, après chaque session d'enquête, les formulaires sont transmis au serveur, ce qui nous permettait aussi de suivre l'évolution des enquêtes.

En ce qui concerne la technique d'échantillonnage, nous avons utilisé les données du recensement de 2013, issues du Service Régional de Statistique et Démographie (SRSD) de Ziguinchor. Il est important de noter que l'utilisation de ces données découle de l'absence de celles du dernier recensement mené en 2023, au moment de la réalisation de cette étude. En d'autres termes, le choix de travailler avec les données des ménages du recensement de 2013 s'est révélé plus judicieux pour des besoins de représentativité et de fiabilité. Ces données indiquent que la commune de Thionck-Essyl abrite 1 060 ménages, représentant notre population mère ($N = 1\,060$ ménages). Pour obtenir la taille de l'échantillon, nous avons calculé la taille de la population mère (N). Celle-ci est obtenue en faisant le cumul des ménages de tous les quartiers de la commune d'étude. La formule d'échantillonnage de Bernouilli a été utilisée pour calculer la taille de l'échantillon, selon l'équation ci-après :

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

Avec n qui est la taille de l'échantillon ; N qui est la taille de la population mère ; α qui est la largeur de la fourchette exprimant la marge d'erreur et Z qui

est la valeur type correspondant au niveau de confiance choisi. Ainsi, nous obtenons :

$$n = \frac{1,96^2 \times 1\,060}{1,96^2 + 0,1^2 \times (1\,060 - 1)}$$

Dans le cadre de cette recherche, la population totale (N) est de 1 060 ménages. Le niveau de confiance de 95 % choisi est représenté par Z , soit 1,960. Quant à α , il indique l'étendue de la marge d'erreur qui est de 10 % (0,1) et dans quelle mesure les résultats du sondage sont susceptibles de refléter l'opinion de la population globale. Plus la marge d'erreur est faible, plus vous avez de chances d'obtenir une réponse exacte pour un niveau de confiance donné. Le seuil d'erreur ou d'incertitude

retenu est de l'ordre de 5 %. Ainsi, la taille de l'échantillon est égale à 282 ménages, représentant 19 % de la population totale, selon un intervalle de confiance ou d'incertitude de l'ordre de 5 %.

Afin de répartir les 282 ménages à interroger (correspondant à la taille de l'échantillon) au sein des quartiers de la commune de Thionck-Essyl, nous avons opté pour un échantillonnage par quota. Le nombre de ménages à interroger par quartier est calculé de la façon suivante :

$$\frac{\text{Nombre de ménages du village} \times 282}{\text{Nombre total de ménages de l'ensemble des quartiers de la commune}}$$

Tabl. I : Échantillonnage des ménages interrogés dans la commune de Thionck-Essyl

Quartiers	Nombre de ménages	Intervalle d'incertitude	Nombre de ménages interrogés
Niaganane	295	5%	78
Kamanar	216	5%	58
Daga	342	5%	91
Batine	207	5%	55
Total	1 060		282

Source : SRSD/Ziguinchor, 2013 ; traitement Coly, juillet 2023

2.1.2. Données qualitatives

Afin de mieux cerner la question posée, des données qualitatives ont aussi été collectées. Celles-ci sont issues des entretiens semi-directifs et des observations sur le terrain. En ce qui concerne les entretiens semi-structurés, ils ont été conduits avec différentes personnes ressources, telles que le maire de la commune mentionnée ci-dessus, la responsable de la division des transports terrestres de Ziguinchor, le président des commerçants de la commune et le porte-parole des chefs de quartiers. D'autres catégories ont été concernées par l'entretien semi-directif. Il s'agit de vingt gérants d'activités économiques et de quinze jeunes s'activant dans les services de lavage de véhicules, choisis de façon aléatoire le long de l'axe routier. Ces entretiens visent à évaluer la perception des effets de l'aménagement routier sur les conditions de déplacements des populations, mais aussi sur la dynamique économique. Il convient de noter que l'utilisation d'un dictaphone a été indispensable pour des besoins d'enregistrement, suite à l'accord donné par nos divers interlocuteurs. Avant le début de chaque entretien, l'outil de démarrage de l'enregistrement est activé, permettant de couvrir tout le discours de notre interlocuteur. Au-delà de cela et grâce à l'observation de terrain, des photos ont été prises afin de mieux illustrer la question étudiée.

2.1.3. Données cartographiques

Les données de l'Agence Nationale de l'Aménagement du Territoire (ANAT) de 2014 et celles de la Direction des Travaux Géographiques et Cartographiques (DTGC) de 2014 et de 2021 sont utilisées. Elles sont complétées par la capture d'une image *Google Earth Pro* d'avril 2024, pour disposer ainsi d'une bonne représentation cartographique. La combinaison de ces données a abouti à une représentation du maillage routier communal, en particulier la route départementale 14.1.00, et à une meilleure spatialisation des zones de départ de certains commerçants établis dans la commune de Thionck-Essyl.

2.2. Traitement et analyse des données

L'étape du traitement et de l'analyse des différentes données collectées a permis de bien illustrer le travail. Les données issues des enquêtes de terrain ont été traitées avec le logiciel Excel pour la réalisation des graphiques. Ces derniers sont relatifs à la répartition des chefs de ménages selon le choix modal lors des déplacements et le temps de parcours vers la principale ville de la région de Ziguinchor. Concernant les entretiens semi-directifs, ils ont été transcrits sans modification du discours. Cette opération s'est faite par le système de codage manuel, suivie d'une analyse thématique, grâce au logiciel de traitement qualitatif ATLAS.ti,

aboutissant à triangulation des données qualitatives avec celles quantitatives. Le but est d'avoir un nombre important d'informations sur la question d'étude. S'agissant de la cartographie, l'image capturée 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 avoir activé l'outil géoréférencement dans ArcMap, nous avons choisi des points repères de l'image correspondante dans *Google Earth Pro*. Ainsi, les coordonnées géographiques de chaque point repère ont été exportées sur l'image à géoréférencer dans ArcMap. Cette phase a été suivie par la numérisation qui a consisté, dans un premier temps, à créer la couche thématique du réseau routier et, dans un second temps, celle des quartiers.

3. RÉSULTATS

Cette partie se focalise sur les résultats de l'étude sur les incidences de la construction de la route départementale 14.1.00 sur la mobilité et la dynamique du commerce dans la commune de Thionck-Essyl.

3.1. Facteurs de l'aménagement de la route départementale 14.1.00

Depuis deux mille vingt, l'État du Sénégal a mis en place le Plan National d'Aménagement et de Développement des Territoires (PNADT) pour un développement équilibré de l'ensemble du territoire national, alliant l'équité sociospatiale, le

Cette démarche méthodologique a permis d'aboutir à un certain nombre de résultats, présentés dans les sections suivantes. Toutefois, la démarche méthodologique revêt quelques limites. D'abord, la démarche n'a pas été menée afin d'effectuer une comparaison exhaustive entre les flux de marchandises et de personnes, avant et après la construction de la route, car n'ayant pas eu le temps nécessaire. Ensuite, il n'a pas été établi une méthode devant nous permettre de faire une étude comparative sur la valorisation du foncier, avant et après la construction de la route, dans la commune d'étude, du fait de la rétention d'information et/ou la méfiance de certaines personnes ressources. Ces limites n'entachent en rien la qualité des résultats obtenus et présentés dans les sections qui suivent.

développement économique et la protection de l'environnement. L'un des axes majeurs pour l'atteinte de ces objectifs est le désenclavement physique, à travers l'amélioration de l'état du réseau routier national, permettant de faciliter la connexion entre les zones de production et celles de consommation. Dans ce contexte, la route départementale 14.1.00, d'une longueur de quatre-vingt-quatre kilomètres et réalisée en 2007, constitue un axe majeur de désenclavement de la commune de Thionck-Essyl. Selon les entretiens et les observations de terrain, cette infrastructure a amélioré l'accessibilité aux localités environnantes et aux services sociaux de base (fig. 2).

Fig. 2 : Route départementale 14.1.00 dans la commune de Thionck-Essyl



Cliché : Coly, juillet 2024

3.2. L'aménagement routier : facteur de l'amélioration de la mobilité, de la polarisation et de l'émergence des activités économiques dans la commune de Thionck-Essyl

La construction d'une infrastructure de transport joue un rôle primordial dans les conditions de mobilité et dans la dynamique économique d'une zone géographique. Celle-ci, étant le support de déplacements, influe significativement sur le temps de parcours et sur la facilitation de la circulation des marchandises.

3.2.1. Impact de l'aménagement routier sur la mobilité des populations dans la commune de Thionck-Essyl

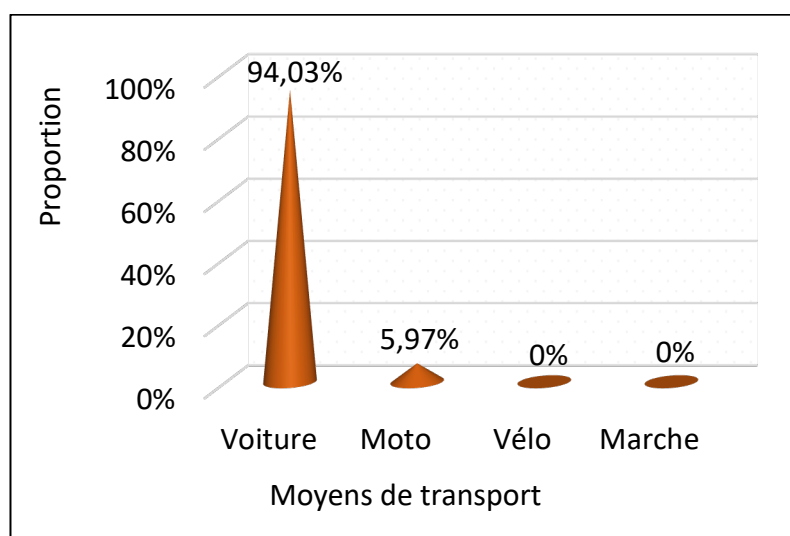
L'aménagement de la route départementale 14.1.00 a significativement transformé les pratiques de mobilité des habitants de la commune de Thionck-Essyl. Cela se caractérise par un choix modal plus orienté vers les moyens de transport motorisés, contrairement à la situation qui prévalait avant l'aménagement routier. Ainsi, le parcours de courtes distances nécessite plus l'utilisation de la moto, comme l'illustrent les parts modales, alors que sur les longues distances, elle s'efface derrière les autres modes et tout particulièrement la voiture.

Il ressort de ce fait de nos résultats que cette dernière est utilisée par 94,03 % (fig. 3) de nos interlocuteurs dans le cadre de leurs déplacements. Ces résultats

montrent non seulement son importance, faisant de lui le premier mode de déplacement, mais aussi une bonne couverture de la desserte à Thionck-Essyl, engendrée par la construction de la route. Elle est plus confortable, permet une grande liberté et une rapidité des déplacements. Elle reste de loin la première préférence des usagers, devant les autres modes de transport, et permet aussi de contenir la demande de déplacement des populations. En plus de cela, l'accès aux localités éloignées est plus motivé par l'utilisation de ce moyen de transport pour des gains de temps lors des trajets, du fait de la facilité de l'accessibilité.

Cependant, le choix modal orienté vers les autres moyens de transport pour les déplacements vers l'extérieur reste très faible et ne concerne que la moto. Précisons que son usage n'est fait que lors des déplacements vers les localités des communes limitrophes de notre zone d'étude. D'après les résultats issus des enquêtes de terrain, la moto n'est utilisée que par 5,97 % des chefs de ménage interrogés pour les déplacements vers les localités proches, à l'image de Mlomp *Bluf*, Tendouck, Kagnobon, etc., pour faire face à un éventuel cas d'urgence (maladie, décès...). Cette répartition reflète l'amélioration de l'accessibilité et de la fluidité du trafic engendrée par le bitumage de la voie. Selon les entretiens « les déplacements vers Ziguinchor sont devenus plus rapides et plus confortables, permettant même des allers-retours quotidiens » (entretien Coly 2024).

Fig. 3 : Répartition des chefs de ménage sondés selon les moyens de transport qu'ils utilisent lors des déplacements vers l'extérieur de la commune de Thionck-Essyl

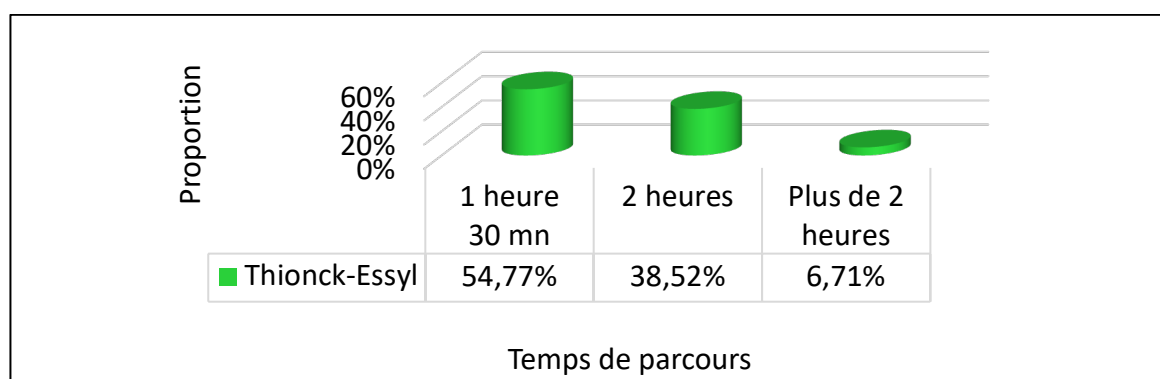


Source : Enquêtes de terrain, avril 2024

Hormis l'usage accru de la voiture dans le cadre des déplacements, l'avantage généré par la nouvelle route départementale repose sur la réduction du temps de parcours. Il s'agit notamment de la durée des trajets vers Ziguinchor, capitale régionale qui regroupe toutes les institutions régionales et les grands marchés, située à quatre-vingt-deux kilomètres (entretien Coly, 2024). Il ressort de nos résultats que 54,77 % (fig. 4) ont affirmé que le temps de parcours pour l'accès à ce centre urbain est égal à 1 heure 30 minutes. Cette situation est une illustration parfaite de l'impact de la route sur l'amélioration des conditions de mobilité des

populations. En revanche, 38,52 % de nos enquêtés ont déclaré qu'il faut une durée de 2 heures pour se rendre à Ziguinchor. Cet état de fait trouve son explication sur les arrêts qu'effectuent certains chauffeurs à la gare routière de Bignona, un des carrefours de la région de Ziguinchor. Le reste de nos interlocuteurs (6,71 %) ont avancé l'argument selon lequel l'existence de nombreux ralentisseurs sur la nouvelle route départementale cause beaucoup de pertes de temps, le manque de fluidité du trajet et par conséquent influe négativement sur la durée des parcours.

Fig. 4 : Répartition des chefs de ménage sondés selon le temps des trajets de la commune d'étude à Ziguinchor



Source : Enquêtes de terrain, avril 2024

3.2.2. De la polarisation des activités économiques dans la commune de Thionck-Essyl

Concernant l'organisation de l'espace, la théorie de sa polarisation montre que la vie économique est non seulement faite d'échanges, mais également qu'elle ne se manifeste pas partout de façon homogène (Bazonzi 2015 : 4). La prise en compte du facteur transport dans les installations d'activités dans la commune de Thionck-Essyl pourrait être une tendance plus générale. En effet, il existe une forte corrélation entre transport et organisation spatiale d'activités, partout où les conditions d'une bonne desserte sont assurées. Les infrastructures de transports occupent donc une place assez importante dans l'organisation des activités. Elles augmentent les possibilités d'implantation d'activités commerciales, artisanales et de service. Elles sont aussi à la base des économies d'échelle.

Plus concrètement, l'accessibilité de la commune de Thionck-Essyl est propice à la concentration d'activités d'échanges et de services très attractifs essentiellement implantés en bordure de la route

départementale 14.1.00, notamment au niveau des endroits de jonction avec les rues et à l'entrée de la gare routière. Les rues abritent donc des boulangeries, des dépôts de boissons, des *fast-foods*, etc., qui profitent des bonnes conditions d'accessibilité à la faveur de l'amélioration de l'offre de transport. Il est à noter qu'avant la réalisation de la route, la commune de Thionck-Essyl n'avait enregistré aucune activité économique majeure. Mais, depuis l'amélioration de l'offre de transport, portée par la construction de la route départementale 14.1.00 en 2007, l'environnement communal a connu un changement.

Les grands ravins et les difficultés d'accessibilité ont disparu du paysage et du vécu quotidien des populations. La route, anciennement crevassée et qui n'incitait nullement à l'installation d'activités commerciales ou de service au niveau des parcelles, attire maintenant et offre de nouvelles possibilités d'emplacement. Cela s'accompagne des besoins en espace d'activité qui s'accroissent davantage, incitant les autorités municipales à la construction d'un marché journalier (Fig. 5), devant accueillir les commerçants en activité dans la commune.

Fig. 5 : Bâtiments du marché journalier de la commune de Thionck-Essyl*Cliché : Coly, mars 2024*

3.2.3. De l'émergence et de la diversité des activités commerciales dans la commune de Thionck-Essyl

Dans la commune de Thionck-Essyl, comme on le remarque à travers le paysage, les activités commerciales sont, parmi toutes les activités qui se pratiquent, les plus foisonnantes. Elles prédominent sur toutes les autres. L'extension et la densification de ces activités dans cette

commune se sont traduites par l'ouverture de nouveaux magasins, de quincailleries, de boutiques d'alimentation ainsi que d'autres équipements. La friperie en étalage sur la voie principale (Fig. 6) ou en boutique, les magasins de cosmétiques, d'habillement et de vente de matériels électroniques sont, entre autres, des activités de commerce qui commencent à conquérir le paysage communal.

Fig. 6 : Friperie à Batine (A) et à Kamanar (B)*Cliché : Coly, août 2024*

Il est important de noter que, parmi ces différentes activités commerciales, c'est le commerce de détail qui s'identifie le plus. Les « détaillants » sont les plus nombreux parmi les différentes catégories commerciales identifiées. Ils se concentrent sur la vente de matériaux de construction, composés de ciment, de tuyaux, de fers à béton ainsi que de tôles ; de produits agricoles, notamment de produits maraîchers comme l'oignon, le poivron, la tomate ; de produits céréaliers à l'instar de l'arachide, du maïs... L'analyse géographique montre l'impact de l'amélioration de l'offre de transport sur l'accessibilité et l'ouverture des territoires.

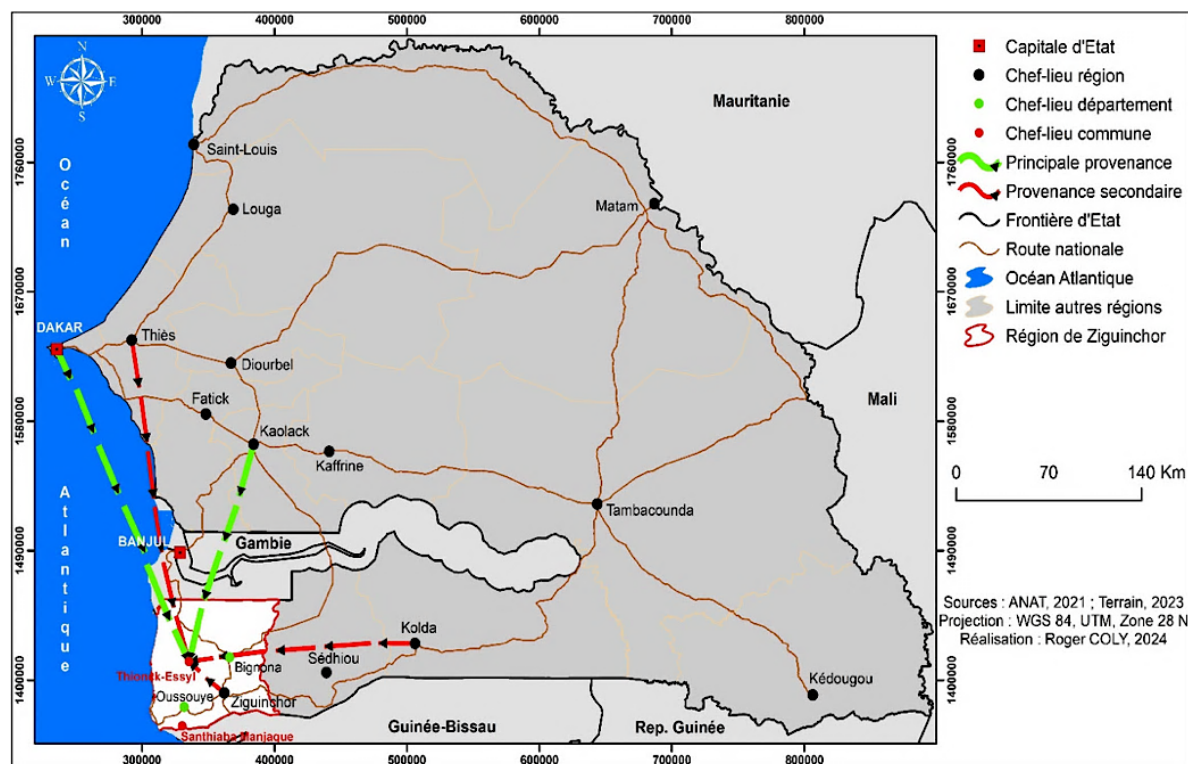
Le bitumage récent de certains axes routiers a désenclavé des points d'échanges peu attractifs par le passé, bien que situés dans d'importants bassins de production. C'est le cas de la route départementale 14.1.00, dont le bitumage récent a fait de la commune de Thionck-Essyl une zone privilégiée de commerce, tant au niveau local que départemental, voire régional. Depuis un certain temps, la facilité d'accès dans cette commune permet ainsi aux commerçants ambulants (Fig. 7) en provenance d'autres localités comme Bignona d'y accéder facilement.

Fig. 7 : Un marchand ambulant à Niaganane

Cliché : Coly, août 2023

Nos entretiens ont également révélé que la commune enregistre la présence des commerçants venus d'autres régions du pays (Fig. 8). La majeure partie des commerçants présents dans la commune de Thionck-Essyl proviennent essentiellement des régions de Dakar et de Kaolack (entretien Coly, 2024). L'une des raisons explicatives reste l'ouverture de la commune, engendrée particulièrement par les bus de transport en commun qui desservent plusieurs régions du pays. Il

s'y ajoute la facilité d'acheminement de produits de vente vers la commune. En plus de ces régions de provenance, il est noté aussi des commerçants provenant de Ziguinchor, de Thiès et de Kolda. De plus, avec la forte demande en produits alimentaires, en matériaux de construction, en habillement, certains commerçants, comme ceux originaires de Diabé, y sont installés en permanence et ne retournent dans leur localité d'origine qu'à l'approche du marché hebdomadaire.

Fig. 8 : Régions de provenance des commerçants présents à Thionck-Essyl

Source : Auteurs, 2024

3.2.4. De l'émergence de nouvelles activités dans la commune de Thionck-Essyl

La construction, l'entretien et le fonctionnement des infrastructures de transports modernes ont des conséquences majeures sur

l'environnement économique local. Dans notre commune d'étude, la mise en service de la route départementale 14.1.00 a occasionné l'apparition de nouvelles activités au niveau local, notamment les services de transfert d'argent (Fig. 9).

Fig. 9 : Service de transfert d'argent à Daga (A) et à Kamanar (B)



Cliché : Coly, août 2024

Il est à noter également l'effet majeur de la construction de la route dans la stimulation et le développement de cette activité dans la commune. Son évolution est proportionnelle à la dynamique des territoires. Les territoires abritant une forte démographie ou disposant de zones d'échanges commerciaux sont les lieux de concentration des activités de transfert d'argent. Au moment où les banques sont de grands bâtiments sécurisés, les points de transfert d'argent se multiplient depuis quelques années dans la commune de Thionck-Essyl et permettent aux populations de payer les factures

d'électricité, d'abonnements de télévision, d'eau... La répartition spatiale des services de transfert d'argent se note tout au long de la route, montrant le rôle polarisateur d'activités des infrastructures de transport, surtout dans une zone jadis enclavée. Néanmoins, certains points de transfert d'argent se notent au-delà de la route, justifiant la dynamique de ces services dans l'espace communal. Autre avantage créé par l'aménagement routier concerne le service de lavage de voitures et de motos, tout au long de l'axe routier (Fig. 10).

Fig. 10 : Lavage d'une moto et d'une voiture à Batine



Cliché : Coly, août 2024

Cette activité mise sur pied dans la commune se pratique plus pendant l'hivernage. Cette période se caractérise par l'état bourbeux de plusieurs voies de la zone du *Bluf*, voire de la région de Ziguinchor. La mise en place de ces points de nettoyage génère

des revenus aux jeunes pendant la période des vacances scolaires et universitaires. Le prix du nettoyage diffère d'un moyen de transport à l'autre ; autrement dit, il varie selon qu'il s'agit d'une voiture ou d'une moto (Tabl. II).

Tabl II : Tarifs de lavage des moyens de transport dans la commune de Thionck-Essyl

Moyens de transport	Tarifs en F CFA
Bus	2 500
Minicar	2 000
7 places	2 000
Clando	1 500
Moto	700

Source : Enquêtes de terrain, avril 2024

4. DISCUSSION DES RÉSULTATS

L'intérêt de ce travail de recherche consistait à analyser les incidences de l'aménagement de la route départementale 14.1.00 sur la mobilité et la dynamique économique dans la commune de Thionck-Essyl. Dès lors, notre fil conducteur s'est organisé de manière à démontrer clairement les effets de la construction de cet axe routier sur les conditions de déplacement des populations, à travers un choix modal plus orienté vers la voiture et une réduction de la durée des trajets. À cela s'ajoute une mutation de l'environnement économique de la commune, marquée par une émergence et un développement des activités économiques.

Le binôme transport/développement s'est trouvé concrétisé dans l'affirmation que l'amélioration de l'accessibilité engendrerait le développement économique ou encore dans l'idée que si des lieux, des villes ou des régions ne sont pas correctement développés, cela tient à leur mauvaise accessibilité (Senéh 2012 : 44). En outre, les infrastructures de transport permettent de répondre à un besoin fondamental que nécessite l'activité économique, qui est la mobilité des facteurs de production (Oulmakki 2015 : 22). Elles constituent également un des principaux vecteurs du développement et de la croissance économique des régions. C'est donc au travers des services infrastructurels que cela se réalise, étant donné qu'ils se caractérisent par le soutien qu'ils apportent à toute activité économique d'une part, à la satisfaction des besoins fondamentaux de la population, d'autre part (Bolakonga 2013 : 52).

Le fonctionnement d'une nouvelle infrastructure de transport peut créer des impacts sur le paysage et l'organisation de l'espace desservi. Les conséquences directes de la modernisation d'un réseau routier sur les conditions d'écoulement du trafic sont bien connues : connexion, gains de temps et de sécurité en particulier. Mais, au-delà de ces effets primaires, l'aménagement d'une route existante et a fortiori la création d'une voie nouvelle sont de nature à modifier leur environnement économique (Koundoul 2018 : 6-7). Dans ce sillage, Sané (2017 : 56) affirme que l'existence des réseaux performants d'infrastructures de transport a pour effet d'amplifier les échanges dans l'espace intégré.

Partant sur la base de l'hypothèse formulée au départ, nous sommes clairement arrivés à montrer les effets induits par l'aménagement routier sur la mobilité des personnes. Celui-ci a considérablement amélioré l'accessibilité de la commune d'étude, de par son ouverture et sa connexion au reste du territoire national. Ce résultat est en conformité avec ceux de Senéh (2012 : 72) qui affirme que « l'infrastructure de transport constitue le premier outil d'intégration. Sa construction est à la fois un précurseur et un catalyseur pour une intégration plus poussée ». L'ouverture de la commune s'accompagne également d'une récurrence de rotation des voitures de transport en commun, permettant de contenir la demande de déplacement des populations. Les résultats montrent que 94,03 % des chefs de ménage utilisent désormais la voiture pour leurs déplacements quotidiens, tandis que 5,97 % privilégient la moto pour les trajets vers les localités

proches. Cela reflète une mobilité accrue, comme le note Koundoul (2018 : 79) dans les quartiers de Tilène et de Kandé, dans la commune de Ziguinchor, après la mise en service de l'infrastructure routière à deux voies.

Les effets induits par l'aménagement routier dans la commune de Thionck-Essyl se notent aussi sur le paysage économique local. Ainsi, il résulte de nos résultats une transformation systémique du développement économique. Les flux attirés depuis l'amélioration de l'état de la route ont fait de la commune de Thionck-Essyl une zone dynamique, du point de vue socio-économique. Tout au long de l'axe routier, il est noté une multiplication des points de vente relatifs aux boutiques de friperie, d'alimentation, des magasins de stockage, de vente de matériaux de construction, des restaurants, des ateliers de soudeurs, de menuisiers, de mécaniciens, pour ne citer que ceux-là. Dans cette optique, Koundoul (2018 : 36) rapportait que : « la présence des infrastructures de transport a une influence sur le choix de localisation de l'activité dans une région et/ou un pays ». L'auteur poursuit en ajoutant que « les activités socioéconomiques s'ordonnent en fonction d'axes et de pôles préférentiels ». En d'autres termes, la simple présence d'un axe de transport est susceptible d'attirer des activités commerciales et des services.

En plus, la commune de Thionck-Essyl, par l'avènement de la nouvelle route, enregistre aussi un nombre de services de transfert d'argent. Comme remarqué à travers nos observations, le transfert d'argent est aussi une activité qui se pratique sur place et fait partie des plus abondantes. Il est souvent associé à d'autres activités de commerce, telles que le cosmétique, les abonnements Canal+, constituant ainsi une source de diversification de revenus pour les habitants. La réalisation de la route a également favorisé la génération de sources de revenus pour les jeunes désœuvrés, par l'existence, tout au long de l'axe, des points de lavage des moyens de transport. Cette activité lucrative, surtout en saison des pluies, participe pleinement à maintenir certains dans la commune, à côté de la conduite des motos *Jakarta*. Ces différents résultats obtenus rendent compte de l'importance de l'infrastructure routière dans le développement d'un espace géographique et se rapprochent de ceux obtenus par certaines études réalisées à cet effet. Une remarque similaire a été faite par Seneh (2012 : 195) dans le Parc National du Banc d'Arguin, en Mauritanie.

Ainsi, l'auteure montre que la route a fortement contribué à la génération de flux économiques dans une zone qui n'est pas destinée à la production économique. Il s'y ajoute une attirance des flux par un potentiel touristique et des ressources naturelles qui sont devenues facilement accessibles depuis l'ouverture de la route. Dans la même lancée, Togola (2021 : 304) affirme qu'une étude sur la contribution du transport dans le développement du Mali : cas de l'axe routier Bamako-Abidjan a montré que ce corridor routier contribue considérablement au développement de la République du Mali. Ce corridor assure les échanges entre le Mali et la Côte d'Ivoire et favorise la réduction de la pauvreté, du chômage, etc. En plus de ces auteurs, Eviar (2023 : 461) indique que des infrastructures de transport efficaces sont d'une grande importance ; elles jouent un rôle remarquable dans le développement de l'agriculture, de l'industrie et d'autres secteurs de l'économie. Il ajoute en déclarant que la route est d'une importance majeure, aussi bien en milieu rural qu'en milieu urbain, et joue un rôle de premier rang dans l'activité économique et contribue grandement à son développement. Toutefois, le modèle transport/développement revêt des limites.

Les effets induits par la construction d'infrastructures de transport sur un espace desservi sont catégoriquement rejetés par plusieurs auteurs. Des géographes, à l'instar de Fritsch (2008 : 6), affirment que le développement territorial, suite à la construction d'une nouvelle infrastructure de transport, n'est pas imputable à la seule infrastructure. Il ajoute que d'autres facteurs seraient également impliqués dans les changements et les dynamiques notés. De plus, l'amélioration de l'accessibilité de la commune de Thionck-Essyl vient renforcer la question de l'inégalité de l'offre de transport et de développement territorial entre les communes de la région de Ziguinchor. La tendance actuelle témoigne une marginalisation accrue des communes périphériques, comme celle de Santhiaba Manjaque, et une dépendance aux centres urbains.

CONCLUSION

Ce travail visait à mettre en lumière les incidences de la route départementale 14.1.00 sur la mobilité et la dynamique économique dans la commune de Thionck-Essyl. Ainsi, il ressort de ce travail qu'hormis leur fonction de désenclavement, de connexion interrégionale et

de facilitation des déplacements, à travers la fluidité du trafic et les gains de temps de parcours, les infrastructures de transport sont aussi un facteur d'émergence et de développement des activités économiques. Ce développement se traduit par un foisonnement d'activités socio-économiques, tout au long de l'axe routier, confirmant son effet polarisant. La plus-value de ce travail repose sur l'enrichissement des discussions concernant l'impact des nouvelles infrastructures de transport sur les zones desservies. À cet effet, il s'agit de concevoir les infrastructures de transport comme des réceptacles d'activités, notamment commerciales. Il s'avère essentiel de revoir la logique de répartition géographique des infrastructures de transport, centrée davantage sur les zones urbaines. Cette démarche vise à désenclaver principalement les zones rurales et à stimuler les dynamiques économiques.

Cet article ouvre la voie sur les effets futurs des projets d'infrastructures de transport en cours au Sénégal, notamment les chemins de fer et les autoroutes, sur la dynamique globale des zones d'accueil. L'examen des dynamiques économiques engendrées par ces projets pourrait offrir un cadre plus pertinent pour apporter un éclairage sur la question fréquemment débattue des effets des infrastructures de transport sur la promotion de l'intégration nationale et l'amélioration des conditions de mobilité des personnes et des biens.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD), 2021. *Situation économique et sociale régionale*, 133 p.

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

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

BERION Pascal, JOIGNAUX Guy & LANGUMIER Jean-François, 2007. « L'évaluation socio-économique des

infrastructures de transport: Enrichir les approches du développement territorial ». *Revue d'économie régionale & urbaine*, n° 4, p. 651-676.

BOLAKONGA ILYE Antoine Bily, 2013. *Influence de l'enclavement sur le développement rural (Cas du territoire d'OPALA, District de la Tshopo, R. D. Congo)*, thèse de doctorat en Sciences Agronomiques et Ingénierie biologique, université de Liège – Gembloux Agro-Bio Tech, 237 p.

COLY Roger & SENE Abdourahmane Mbade, 2025. « Infrastructures modernes et enclavement persistant : le paradoxe du développement des transports dans la région de Ziguinchor (Sénégal) », *Kurukan Fuga*, 4(13), p. 216–232. Disponible en ligne : <https://doi.org/10.62197/SDPZ9113> [dernier accès octobre 2025].

DEPLACE Marie, BAZIN Sylvie, BECKERICH Christophe & BLANQUART Corinne, 2013. Les enjeux et opportunités de la Grande Vitesse Ferroviaire en termes de développement local et de développement durable : une analyse fondée sur la production et l'appropriation des innovations de services, [Rapport de recherche] Université de Reims-Champagne-Ardenne, 188 p.

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

EVIAR Ohomon Bernard, 2023. « Les nouvelles infrastructures routières : un défi pour la durabilité des conditions de vie des populations dans le grand Abidjan », *Revue Internationale du chercheur*, « Volume 4 : Numéro 2 » p. 445- 464.

FRITSCH Bernard, 2008. « Réseau routier national et développement économique régional : une approche par la fonction de production revisitée ». Les Cahiers Scientifiques du Transport, n° 53/2008, vol. 53, p. 3-28.

GOZE Thomas, 2023. « Aménagement de l'axe routier Yopougon-Dabou et développement des activités économiques (Côte d'Ivoire) », dans Abdourahmane Mbade Sène, *Pour des territoires urbains compétitifs et durables*, Dakar : Éditions de L'Harmattan Sénégal, p. 313-339.

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

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

OULMAKKI Ouail, 2015. *Impact des infrastructures de transport sur la croissance économique : le cas du Maroc. Economies et finances*, thèse de doctorat en cotutelle, université de Montpellier et université Moulay Ismail Meknès (Maroc), 411 p.

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

SANE Malick, 2017. « Infrastructures, commerce intra-africain et développement économique en Afrique Infrastructure ». *Revue Interventions*

économiques [En ligne], Hors-série. Transformations, 7 p. Disponible en ligne : <https://doi.org/10.4000/interventionseconomiques.5793> [dernier accès juin 2025].

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

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

VARLET Jean & ZEMBRI Pierre, (2010). *Les transports dans le monde d'aujourd'hui*. Atlas des transports, Éditions Autrement, 30 p.

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.

AUTEURS

Roger **COLY**

Docteur en Géographie

Département de Géographie

Université Assane Seck, Ziguinchor (Sénégal)

Courriel : r.coly20150223@zig.univ.sn

Ousmane Michael Coutamaraou **SAGNA**

Docteur en Géographie

Département de Géographie,

Université Assane Seck, Ziguinchor (Sénégal)

Courriel : o.sagna1067@zig.univ.sn

Abdourahmane Mbade **SENE**

Maître de Conférences en Géographie

Département de Géographie,

Université Assane Seck, Ziguinchor (Sénégal)

Courriel : asene@univ-zig.sn

AUTEUR CORRESPONDANT

Roger COLY

Courriel : r.coly20150223@zig.univ.sn



DEPARTEMENT
DE GEOGRAPHIE
UJLoG



© Edition électronique

URL – Revue Espaces Africains : <https://espacesafricains.org/>

Courriel – Revue Espaces Africains : revue@espacesafricains.org

ISSN : 2957-9279

Courriel – Groupe de recherche PoSTer : poster_ujlog@espacesafricains.org

URL – Groupe PoSTer : <https://espacesafricains.org/poster>

© Éditeur

- Groupe de recherche Populations, Sociétés et Territoires (PoSTer) de l'UJLoG

- Université Jean Lorougnon Guédé (UJLoG) - Daloa (Côte d'Ivoire)

© Référence électronique

Roger COLY, Ousmane Michael Coutamaraou SAGNA, Abdourahmane Mbade SENE, « *Incidences de l'aménagement de la route départementale 14.1.00 sur la mobilité et la dynamique économique dans la commune de Thionck-Essyl (région de Ziguinchor, sud-ouest du Sénégal)* », Numéro Varia (Numéro 4 | 2025), ISSN : 2957- 9279, p.127-143, mis en ligne, le 30 décembre 2025, Indexations : Road, Mirabel, Sudoc et Impact factor (SJIF) 2025 : 5. 341.

INDEXATIONS INTERNATIONALES DE LA REVUE ESPACES AFRICAINS



Voir impact factor : <https://sjifactor.com/passport.php?id=23718>



Voir la page de la revue dans Road : <https://portal.issn.org/resource/ISSN/2957-9279>



Voir la page de la revue dans Mirabel : <https://reseau-mirabel.info/revue/15151/Espaces-Africains>



Voir la revue dans Sudoc : <https://www.sudoc.abes.fr/cbs/xslt/DB=2.1//SRCH?IKT=12&TRM=268039089>
