

Print ISSN: 2617-4766

E-ISSN: 2617-4774

Đamá Nínau

REVUE INTERDISCIPLINAIRE
LETTRES, ARTS ET SCIENCES HUMAINES



Revue trimestrielle - N° 22, JUIN 2026

REVUE TRIMESTRIELLE - N° 22 Đamá Nínau | REVUE INTERDISCIPLINAIRE LETTRES, ARTS ET SCIENCES HUMAINES

Mise en page et Impression
IMPRIMERIE ST LOUIS

53, Rue N'ZARA Doulassamé Face Première Eglise Baptiste du TOGO
BP: 61536 / Tel Bureau: (228) 22 22 10 45 / Mobile : (228) 90 12 37 30
E-mail: imprimerie.stlouis@yahoo.fr



SJIFactor - Scientific Journal Impact Factor

E-mail : evaluation@sjifactor.com

Website : <http://sjifactor.com/>

SJIF 2026 = 7.918 (Scientific Journal Impact Factor Value for 2026).

SJIF Impact Factor Evaluation [SJIF 2026 = 7.918]

"Dama Ninao" est une revue scientifique interdisciplinaire qui accepte et publie tous les articles relevant des Lettres, Arts et Sciences Humaines. A cet effet, elle s'intéresse aux études et théories littéraires, linguistiques, sociologiques, philosophiques, anthropologiques et historico-géographiques. La Revue "Dama Ninao", entendu "L'Entente" en langue kabyè du Nord Togo, est créée dans l'intention de matérialiser la mondialisation ou la globalisation qui s'opère avec l'esprit d'équipe et d'échanges et la désuétude du monde autarcique. Le monde scientifique universitaire ne peut échapper à cet esprit d'équipe qui fonde un creuset où « le fer aiguisé le fer », les échanges se croisent, puis s'entremêlent pour aboutir à une reconstruction des connaissances scientifiques individuelles dans la collectivité.

La Revue Dama Ninao nous renvoie à la Civilisation de l'Universel du poète sénégalais Léopold Sédar Senghor, qui prône la porosité des âmes avec l'acceptation de l'autre, de ce qu'il dispose d'utile pour mon avancement : sa civilisation, sa culture, sa langue ... Elle se fonde notamment sur la philosophie de Paul Ricœur qui préconise la perception de Soi-même comme un autre. Considérer soi-même comme un autre aux yeux de l'autre, nous amènerait à faire taire nos distensions et ressentiments afin de redimensionner notre espace, reconstruire notre histoire et notre société.

La Revue Dama Ninao s'est inspirée de la nature. Des insectes en miniature nous produisent de bels chefs-d'œuvre architecturaux, conjuguent leur génie créateur et leur force dans la patience et dans la tolérance. Ils créent des œuvres monumentales qui dépassent l'entendement humain, les termitières. A cet effet, la nature semble nous parler, nous guider, nous instruire dans le silence. Seules ces créations nous interpellent sans autant faire de nous des disciples. Comme la termitière qui, pour la plupart du temps, est une composante de maillons surgissant de la même matière, la Revue Dama Ninao se veut une termitière scientifique dont les enseignants-chercheurs en sont les maillons.

Au confluent de diverses sciences, la Revue Dama Ninao se propose de promouvoir la recherche scientifique et universitaire en impulsant le dialogue interdisciplinaire, le dialogue entre divers champs disciplinaires et divers contributeurs du monde universitaire.

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM

Université de Lomé

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Directeur de publication et rédacteur en chef :

Professeur TCHASSIM Koutchoukalo, Université de Lomé

Directeur de rédaction :

Professeur Arthur MUKENGUE, Université de Rhodes (Afrique du sud)

Comité Scientifique

Professeur Yaovi AKAKPO, Université de Lomé (Togo), Professeur Kodjona KADANGA, Université de Lomé (Togo), Professeur Xavier GARNIER, Université Paris 3 (France), Professeur Norbert VIGNONDE, Université de Bordeaux (France), Professeur Adama COULIBALY, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Professeur Okri Pascal TOSSOU, Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Professeur Mamadou KANDJI, Université Cheikh Anta Diop (Sénégal), Professeur Komla Messan NUBUKPO, Université de Lomé (Togo), Professeur Amadou LY, Université Cheikh Anta Diop (Sénégal), Professeur Kazaro TASSOU, Université de Lomé (Togo), Professeur Dotsè YIGBE, Université de Lomé (Togo), Professeur Kodjo AFAGLA, Université de Lomé (Togo), Professeur Alain-Joseph SISSAO, Institut des Sciences des Sociétés (Burkina Faso), Professeur Komla Essowè ESSIZEWA, Université de Lomé (Togo), Professeur Gneba KOKORA, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Professeur Louis OBOU, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Professeur Ataféï PEWISSI, Université de Lomé (Togo), Professeur Vicente Enrique Montes Nogales, Universidad de Oviedo (Espagne), Professeur Mamadou FAYE, Université Cheikh Anta Diop (Sénégal), Professeur Akila AHOULI, Université de Lomé.

Comité de lecture

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM, Université de Lomé, Professeur Gbati NAPO, Université de Lomé, Professeur Didier AMELA, Université de Lomé, Professeur Komi KOUVON, Université de Lomé, Dr Komi BEGEDOU, Université de Lomé, Dr Koffi Dodzi NOUVLO, Dr Kpatimbi TYR, Université de Lomé, Dr Madis KROUMA, Université de Lomé, Professeur Arthur MUKENGUE, Université de Rhodes (Afrique du Sud), Professeur Xolali MOUMOUNI-AGBOKE, Université de Lomé, Dr Anoumou AMEKUDJI (MC), Université de Lomé, Professeur Raphaël YEBOU, Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Professeur Essodina Kokou PERE-KEZIMA, Université de Lomé, Professeur Follygan HETCHELI, Université de Lomé, Dr Ernest BASSANE (MC), Université Norbert Zongo de Koudougou (Burkina Faso), Professeur Komi Xolali AVEGNON, Ecole Normale Supérieure d'Atakpamé, Dr Ulrich-Ariel YEKE, Université Omar Bongo (Gabon), Dr Kokou AWOKOU (MC), Université de Lomé, Dr Gnabana PIDABI (MC), Ecole Normale Supérieure d'Atakpamé (Togo), Dr Bilakani TONYEME (MC), Dr Banabia LONGA, Université de Lomé, Dr Bantchin NAPAKOU (MC), Université de Lomé, Candide Achille Ayayi KOUAWO (MC) Université de Lomé, Dr Kossi Wonouvo GNAGNON, Université de Lomé, Dr Lodegaena Bassantea KPASSAGOU, Université de Lomé, Dr Weinpanga A. ANDOU (MC), Université de Lomé, Dr Napo GNANE (MC), Université de Lomé, Professeur Cal Komla AVONO, Université de Lomé, Dr Mohsen ZAMANI, Université de Tehran (Iran).

Revue Dama Ninao Print-ISSN 2617-4766 E-ISSN 2617-4774

E-mail : revuedamaninao@gmail.com; infos@revuedamaninao.net

Revue Dama Ninao

Comité de rédaction

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM, Dr Wonouvo GNAGNON, Dr DOUHADJI Kossi, Dr Mohsen ZAMANI, Université de Tehran.

Secrétariat : HOGNON Komi Mosé

Contact : revuedamaninao@gmail.com

Site Internet de la Revue Dama Ninao : <https://revuedamaninao.net/>

LIGNE EDITORIALE DE LA REVUE DAMA NINAO

Dama Ninao est une revue scientifique internationale. Dans cette perspective, les textes que nous acceptons en français ou anglais sont sélectionnés par le comité scientifique et de lecture en raison de leur originalité, des intérêts qu'ils présentent aux plans africain et international et de leur rigueur scientifique. Les articles que notre revue publie doivent respecter les normes éditoriales suivantes :

La taille des articles

Volume : 10 à 15 pages ; interligne 1.5, police 12 pour le corps du texte et les courtes citations ; police 11 pour les longues citations, Times New Roman, les références des citations doivent être incorporées dans le texte. Exemple : Guy Rocher (1968, p. 29), pas de référence en foot-notes à l'exception de quelques commentaires.

Ordre logique du texte

- Un **TITRE** en caractère d'imprimerie et en gras. Le titre ne doit pas être trop long ;
- **Nom et prénom(s)** du contributeur ou des contributeurs, **nom de l'institution** d'appartenance, **adresse mail**
- Un **Résumé (Abstract)** de 8 lignes en français et anglais, en interligne simple, suivi de 6 **Mots clés (Key words)**
- Une **Introduction** : elle doit avoir une problématique, une méthode et une structure.
- Un **Développement** : les articulations du développement du texte doivent-être titrées comme suit :

1-Pour le **Titre** de la première section

1-1-Pour le **Titre** de la première sous-section

1-2- Pour le **Titre** de la deuxième sous-section

2- Pour le **Titre** de la deuxième section

2-1-Pour le **Titre** de la première sous-section

2-2- Pour le **Titre** de la deuxième sous-section

3- Pour le **Titre** de la troisième section (si l'auteur de l'article le souhaite)

-Une **Conclusion** : elle doit être courte, précise et concise en mettant en relief l'authenticité des résultats de la recherche.

- **Références bibliographiques** (Mentionner uniquement les auteurs cités)

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 Editeur. Exemples :

- AMIN Samir, 1996, *Les défis de la mondialisation*, Paris, L'Harmattan.

- BERGER Gaston, 1967, *L'homme moderne et son éducation*, Paris, PUF.

- DIAGNE Souleymane Bachir, 2003, « Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre », *Diogène*, 202, p. 145-151. (Pour les articles).

Typographie française

- La Revue Dama Ninao s'interdit tout soulignement et toute mise de quelque caractère que ce soit en gras.

- Les auteurs doivent respecter la typographie française concernant la ponctuation, l'écriture des noms, les abréviations...

Tableaux, schémas et illustrations

En cas d'utilisation des tableaux, ceux-ci doivent être numérotés en chiffre romains selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre précis et une source. Les schémas et illustrations doivent être numérotés en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte.

Soumission des manuscrits

Tous les manuscrits doivent être soumis uniquement par voie électronique à l'adresse suivante : revuedamaninao@gmail.com/infos@revuedamaninao.net. Tous les échanges entre le secrétariat de la revue et l'auteur se feront uniquement par internet, il importe donc de fournir un mail actif que l'auteur consulte très régulièrement et d'envoyer toutes les informations relatives au processus de publication des articles uniquement par mail. Les frais d'instruction de l'article sont de **20000f** payables immédiatement au moment de l'envoi de l'article. À l'issue de l'instruction, si l'article est retenu, l'auteur paie les frais d'insertion qui s'élèvent à **30.000f**. Les frais d'instruction et d'insertion s'élèvent donc à **50.000f** payables par transfert, frais de

transfert y compris. Le paiement des frais d'insertion donne droit à un tiré à part. Si un auteur achète un exemplaire, les frais d'envoi sont à sa charge. Les frais de gravure des clichés, des schémas et l'expédition des tirés à part (pour ceux qui voudraient les avoir par la poste) sont à la charge des auteurs. La Revue Dama Ninao paraît trimestriellement. Toute soumission doit parvenir au secrétariat de la rédaction un mois voire deux semaines (délai de rigueur) avant la publication du numéro dans lequel l'article pourra être inséré. Pour toute information, envoyez un mail à : revuedamaninao@gmail.com/infos@revuedamaninao.net ou visitez le site de la revue : www.revuedamaninao.net.

Evaluation par les pairs

Les instructeurs à qui la revue affecte les articles de leur spécialité, doivent les lire avec rigueur, rejeter tout article dont le contenu est en inadéquation avec le titre et/ou dont le raisonnement n'offre pas une qualité scientifique, faire des propositions pour l'amélioration dudit article, renvoyer l'auteur de l'article à la ligne éditoriale de la revue au cas où elle n'est pas respectée. Ils se doivent notamment de vérifier, par le biais d'internet, si le même article n'est pas déjà publié dans une revue en ligne.

Objectifs et portée

La revue Dama Ninao, de par son nom qui signifie « entente », a pour objectifs :

- de matérialiser le monde universitaire qui est un creuset où « le fer aiguise le fer », les échanges se croisent, puis s'entremêlent pour aboutir à une reconstruction des connaissances scientifiques individuelles dans la collectivité ;
- de promouvoir la recherche scientifique et universitaire en impulsant le dialogue interdisciplinaire, le dialogue entre divers champs disciplinaires et divers contributeurs du monde universitaire.

La revue Dama Ninao a une portée scientifique et sociale. A cet effet, elle publie tous les articles relevant des Lettres, Arts et Sciences Humaines et s'intéresse aux études et théories littéraires, linguistiques, sociologiques, philosophiques, anthropologiques et historico-géographiques sur appel à contribution thématique (colloque) ou varia. Elle est un espace de rencontre, de construction et de reconstruction des réseaux relationnels et scientifiques.

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM

Université de Lomé

SOMMAIRE

1. **IMPACT DE L'AUTONOMISATION DE LA FEMME SUR LA PRATIQUE CULINAIRE DANS LE GRAND LOME. ----- 12**
HEYOU Assinam Essodéké, IRES-RDEC (Togo)
2. **TRADITIONS ET POUVOIR FEMININ DANS LE ROMAN AFRICAIN FRANCOPHONE : UNE ETUDE COMPAREE DE *SOUS L'ORAGE* ET *L'AVENTURE AMBIGUE* ----- 34**
KONTOGOM Koudougou Frédéric, Université Norbert Zongo (Burkina Faso)
3. **LE ROMAN COMME ESPACE DE SOCIALISATION DE L'ENFANCE : CAS DE *LES SILLONS D'UNE ENDURANCE* DE AROUNA DIABATE ET *CREPUSCULE DES TEMPS ANCIENS* DE NAZI BONI. ----- 51**
ZONOU Zoulcoufouli, Université Norbert Zongo (Burkina Faso)
KOLONGO Djiblrirou, Université Norbert Zongo (Burkina Faso)
KONTOGOM Koudougou Frédéric, Université Norbert Zongo (Burkina Faso)
4. **EXCELLENCE PROFESSIONNELLE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE 64**
KOUAKOU Koffi Landry, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
5. **À PROPOS DES DIFFICULTÉS DE LA CRITIQUE TOWAÏENNE DE SENGHOR : PROLÉGOMÈNES PHILOSOPHIQUES À UNE RÉCONCILIATION ----- 86**
BITANG Adoulou N., Université de Bertoua (Cameroun)
6. **WOMEN AND ENTREPRENEURSHIP EDUCATION IN PEACE ADZO MEDIE'S *HIS ONLY WIFE* ----- 104**
N'DRI Agnan Eugène, INSAAC Abidjan, Côte d'Ivoire
7. **GÉNÉTIQUE ET SAUVEGARDE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LA CONSOLIDATION DU VIVRE-ENSEMBLE ----- 124**
KOFFI Amenan Valérie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
8. **LA CONDITION DE LA FEMME ET L'ECRITURE DU TRAGIQUE : UNE LECTURE DECOLONIALE DE *LA FOLIE ET LA MORT* DE KEN BUGUL ----- 144**
BIKET Josué Vivien, Université de Douala (Cameroun)

9. **YAMOOUSSOUKRO : ESPACES PUBLICS ET ÉCONOMIE CRÉATIVE-- 157**
BISSOU Guikahué Daniel, Université de San Pedro (Côte d'Ivoire)
10. **LA CULTURE DU NUMÉRIQUE ET LA RÉALISATION DU CONSTAT
NIETZSCHÉEN DE LA MORT DE DIEU ----- 171**
Dr (MC) DAGNOGO Baba, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
11. **L'INCLUSION EDUCATIVE A L'ERE DU NUMERIQUE EN AFRIQUE
SUBSAHARIENNE : DEFIS, INNOVATIONS ET PERSPECTIVES
DURABLES ----- 191**
DOSSA Dansou Félix, Bénin
12. **LA MENDICITE DANS LES ÉTATS SAHELIENS : UNE ILLUSTRATION
DES LIMITES DE LA REPRESSION PENALE FACE A UN PHENOMENE
SOCIAL STRUCTUREL ----- 212**
HAROUNA ZAKARI Ibrahim, Université Djibo HAMANI de Tahoua (Niger)
13. **AMENAGEMENTS URBAINS ET INONDATIONS RECURRENTES A
BAMAKO AU MALI : UNE ANALYSE SPATIALE DU PHENOMENE ---- 232**
**Dr DEMBELE Oumar, Centre de Recherche sur le Savoir Local - Point Sud
(Mali)**
Dr OUATTARA Issa, Laboratoire de Recherche en Sciences Sociales (Mali)
**Dr TOGOLA Seydou A., Centre de Recherche sur le Savoir Local - Point Sud
(Mali)**
**Dr KONE Adama, Centre d'Etudes, de Recherche et de Formation sur les
Dynamiques Economiques, Environnementales et Sociales (Mali)**
14. **LE ROMAN HOUELLEBECQUIEN OU LE JEU DE LA DOUBLE
TRANSGRESSION : LE CAS DE LA CARTE ET LE TERRITOIRE ET DES
PARTICULES ÉLÉMENTAIRES ----- 249**
KOUADIO Joachim Kouadio, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
15. **PARCOURS MIGRATOIRES, RETOUR CONTRAINT ET ENGAGEMENT
ASSOCIATIF AU MALI : UNE ANALYSE QUALITATIVE DES
EXPERIENCES DE MIGRANTS DE RETOUR ----- 268**
**BERTHE Kassoum, Ecole Doctorale Droit, Economie, Sciences Sociales, Lettres
et Arts (Mali)**
Pr DICKO Bréma Ely, Université Yambo Ouologuem (Mali)

16. PHONETISCHE KONTRASTE ZWISCHEN DAN UND DEUTSCH UND
IHRE RELEVANZ FÜR DEN FREMDSPRACHENERWERB----- 286
KONE Tchima Rolland, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
KOFFI Kouadio, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
GUEU Monti Evelyne Michelle, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
17. ENTRE INVISIBILITÉ ET RÉSISTANCE : TRAJECTOIRES
D'AUTONOMISATION DES FEMMES EN SITUATION DE HANDICAP À
KORHOGO (CÔTE D'IVOIRE) ----- 301
KOUASSI Koffi Noël, Université Peleforo GON COULIBALY(Côte d'Ivoire)
18. DEVELOPPEMENT HOTELIER ET RECOMPOSITION TERRITORIALE :
DYNAMIQUES SPATIALES A KORHOGO, NORD DE LA COTE
D'IVOIRE.----- 325
KOUAKOU Koffi Stanislas, Université Peleforo GON COULIBALY(Côte
d'Ivoire)
OUATTARA Founignué Robert, Université Peleforo GON COULIBALY(
Côte d'Ivoire)
KOFFI Yéboué Stéphane Koissy, Université Peleforo GON COULIBALY(Côte
d'Ivoire)
19. EL SIMBOLISMO DE LA CEGUERA EN *EL TÚNEL* E "INFORME SOBRE
CIEGOS" DE ERNESTO SÁBATO ----- 341
PALANGUE Kouassi Abraham, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
20. ANALYSE SOCIOLOGIQUE DES FACTEURS DE LA MORTALITE
INFANTILE DANS LE CERCLE DE YOROSSO, REGION DE SIKASSO AU
MALI----- 358
BERTHE Lassina, Université Yambo Ouologuem (Mali)
TIMBINE Malick, Institut des Sciences Humaines (Mali)
CAMARA Oumar, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
21. HOBBS ET L'INDÉPENDANCE DES ÉTATS AFRICAINS FACE AUX
DÉFIS DU DÉVELOPPEMENT DU CONTINENT----- 376
N'GUESSAN Kouadio Louis, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

22. DE L'EXOFICTION A L'AUTOFICTION : ANALYSE DE LA DIVINE CHANSON ET POURQUOI TU DANSES QUAND TU MARCHES ?
D'ABDOURAHMAN WABERI.----- 395
NYAMAKOU Koffi Henoc, Université de Lomé (Togo)
Pr TCHASSIM Koutchoukalo, Université de Lomé (Togo)
23. AGENTIVITE MASCULINE ET POSTURE FEMININE DANS L'ŒUVRE ROMANESQUE *LES IMPATIENTES* DE DJAÏLI AMADOU AMAL----- 415
Pr TCHASSIM Koutchoukalo, Université de Lomé (Togo)
D'ALMEIDA Ayélé, Université de Lomé (Togo)
24. LA PRÉDATION DU CAPITALISME, LA LIBÉRATION DE L'HUMANITÉ ET DE LA NATURE CHEZ MARX ----- 437
DIOMAND Aïkpa Benjamin, Université Péléforo Gbon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
25. INCIDENCES DU CONFLIT ARMÉ EN CASAMANCE SUR L'ORGANISATION SOCIALE DANS LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE (RÉGION DE ZIGUINCHOR, SUD-OUEST DU SÉNÉGAL) 454
COLY Roger, Université Assane Seck, Ziguinchor (Sénégal)
SECK Henri Marcel, Université Assane Seck, Ziguinchor (Sénégal)
MANSALY El Hadji Mamadou, Université Assane Seck, Ziguinchor (Sénégal)
26. DU SENS DE L'INTÉRÊT DE L'ÉTAT POUR LA RELIGION CHEZ NIETZSCHE ----- 474
YEO Sizongui Daniel, Université Alassane OUATTARA (Bouaké, Côte d'Ivoire)
27. IMPÉRIALISME ET TERRORISME EN AFRIQUE ----- 493
YAHAYA FOUOUNGOU Ibrahim, Université Abdou Moumouni (Niger)
28. TRANSLANGUAGING AS A DIDACTIC CONCEPTUAL MODEL FOR TEACHING ENGLISH IN MULTILINGUAL CLASSROOMS IN TOGO - 509
TEKPETI Afaïtom, Université Norbert Zongo (Burkina Faso)
Dr SOMÉ GUIÉBRÉ Wen -Yam Esther, ENS/Koudougou (Burkina Faso)
Dr KOUAWO Candide Achille Ayayi, Université de Lomé (Togo)

29. DIRE LA FOLIE PAR LES MOTS, REGARD SUR L'ALTERITE DANS L'ŒUVRE ROMANESQUE *MOAH LE FILS DE LA FOLLE* DE CLEMENT ZONGO ----- 529
DAILA Babou, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
30. POUR UNE DÉMYSTIFICATION DES SUBTILITÉS GRAMMATICALES DE L'ACCORD DU PARTICIPE PASSÉ EN LANGUE FRANÇAISE : UNE APPROCHE DIDACTIQUE----- 544
OUATTARA Lassina, Université Joseph Ki-ZERBO (Burkina Faso)
OUEDRAOGO Salifou, Université Joseph Ki-ZERBO (Burkina Faso)
31. DÉMATÉRIALISATION DES SERVICES ET COMMUNICATION RELATIONNELLE DES MICROFINANCES IVOIRIENNES À L'ÈRE DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE ----- 567
GBODJÉ Gahoun Brice Aubain, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
32. LA PRODUCTION ANCIENNE DU FER A KANONO (PROVINCE DU SANGUIE/BURKINA FASO) ----- 586
BIRBA Noaga, Université Norbert ZONGO (Burkina Faso)
BADO Sévérin, (Burkina Faso)
OUEDRAOGO Sombéwendin Hubert, Université Faustin Sié SIB (Burkina Faso)
33. DISCOURS ET GOUVERNANCE SECURITAIRE AU BURKINA FASO-- 608
Dr KABORE Anicet Tounwendsida, UCAO-UUT (Togo)
DIABAGATE Abdel Aziz Younous, UCAO-UUB (Burkina-Faso)
34. RESILIENCE ET MOTIVATION INTRINSEQUE DES ELEVES ISSUS DE MILIEUX SOCIALEMENT DEFAVORISES : FACTEUR DE REUSSITE SCOLAIRE PARADOXALE AU TOGO ----- 628
KASSA Raïmou, Université de Lomé (Togo)
KOUAWO Candide Achille Ayayi, Université de Lomé (Togo)
AMOUZOU-GLIKPA Amévor, Université de Lomé (Togo)
35. MOBILITÉS URBAINES ET CONTRAINTES D'ACCESSIBILITÉ À VÉLINGARA (SÉNÉGAL) ----- 647
DIALLO Yaya, Université Assane Seck de Ziguinchor (Sénégal)
COLY Roger, Université Assane Seck de Ziguinchor (Sénégal)

- SY Oumar, Université Assane Seck de Ziguinchor (Sénégal)
36. CALIGULA OU LA FIGURE DU CHEF ABSURDE : LES EXCÈS D'UN
POUVOIR SANS LIMITE ----- 670
SILUÉ Laragnon, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
37. COMMUNICATION SOCIALE ET REPOSITIONNEMENT DE LA
MÉDIATION INSTITUTIONNELLE EN CÔTE D'IVOIRE POUR UNE
LÉGITIMATION SOCIALE DURABLE. ----- 684
SILUE Nibé Dramane, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
38. POLÍTICAS PÚBLICAS Y ATENCIÓN A LA DEPENDENCIA EN ESPAÑA
----- 702
SORO Kassoum, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
TRAORE Zanon Yacouba, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
39. LE LIEN ENTRE L'ENVIRONNEMENT ET LA DURABILITÉ : UNE
QUESTION DE FINITUDES ----- 720
SORO Fampiémin, École Normale Supérieure d'Abidjan (Côte d'Ivoire)
SORO Torna, Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY (Abidjan, Côte
d'Ivoire)
40. EVALUATION COMPARATIVE DES ACQUIS EN DICTEE DES
APPRENANTS DES ECOLES BILINGUES DE LA REGION DE OUBRI - 741
OUEDRAOGO Yamnékré Marguérite, Université Norbert ZONGO (Burkina
Faso)
LINGANI Oumar, CNRST/INSS (Burkina Faso)
41. AUTORITÉS TRADITIONNELLES ET CONFLITS FONCIERS À
DANGUIRA DEPARTEMENT D'ALÉPÉ ----- 759
YAPI Assamoi Omer, Université de Bondoukou (Côte d'Ivoire)
42. DE LA SYNTAXE CINÉMATOGRAPHIQUE DANS L'ŒUVRE POÉTIQUE
DE VICTOR HUGO ----- 780
ADJASSOH Christian, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
43. DÉSENCLAVEMENT AUTOROUTIER ET MUTATIONS SPATIALES ET
SOCIO-ÉCONOMIQUES À BOUAKÉ ET SA PÉRIPHÉRIE (CÔTE
D'IVOIRE) ----- 801
SYLLA Makémissa, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

- KONATE Trémagan, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- FROUMAN Ouattara Bourahima, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
44. LES TROIS FREINS À L'AUTONOMISATION SOCIO-ÉCONOMIQUE DES JEUNES MARAÎCHERS DE TANGHIN-DASSOURI, BURKINA FASO --- 819
- OUEDRAOGO Payaïssédé Salfo, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
45. ÉLÈVES DÉPLACÉS INTERNES EN ZONE DE CONFLIT : ENTRE PROMESSES D'INCLUSION ET RÉALITÉS D'EXCLUSION DANS LES ÉTABLISSEMENTS SECONDAIRES DU BURKINA FASO ----- 839
- ZONGO Koudougou, Université Norbert Zongo (Burkina Faso)
- ZONGO Kouliga, Université Norbert Zongo (Burkina Faso)
46. LA SACRALISATION DES FIGURES FÉMININES CHEZ SCHOLASTIQUE MUKASONGA, LEONORA MIANO ET CARMEN FIFAME TOUDONOU : UN CONTRE-DISOURS A L'IDEOLOGIE FÉMINISTE OCCIDENTALE ----- 858
- AGBESSI Akpéné Délalom, Université de Kara (Togo)
- GNENGBA Koffi Victoire, Université de Kara (Togo)
47. ÉDUCATION INCLUSIVE AU SECONDAIRE GENERAL DANS LA REGION DE KARA (TOGO) : PERCEPTIONS DES ELEVES HANDICAPES ET DES ENSEIGNANTS ----- 881
- KPANTE Ounone, Université de Lomé (Togo)
- DZAMAYOVO Mensan Azadzi, Togo
- GNINOUBassa Edem, Togo
48. DÉPÔT MONOSPÉCIFIQUE À *SENILIA SENILIS* (LINNAEUS, 1758), FAMILLE *ARCIDAE* DANS LA LAGUNE DJOLOWÉ (MANDJI, GABON) : TAXONOMIE, TAPHONOMIE ET STRATÉGIES DE COLLECTE ----- 895
- MATOUMBA Martial, Institut de Recherche en Sciences humaines (Gabon)
49. L'ALLÉGORISME COMME STRATÉGIE DE COMMUNICATION DE CRISE ÉCOLOGIQUE DANS LE CHAMP LITTÉRAIRE FRANCOPHONE : LECTURES ÉCOSÉMIOTIQUE ET STYLISTIQUE DE *PROCÈS DANS LES ENTRAÎLLES DE LA TERRE* (2017) DE CAMARA NANGALA ET *LE PARLEMENT DE L'EAU* (2025) DE WENDY DELORME ----- 917
- MONGA Arthur Dénos , Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- YRO Timbo Adler Vivien, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

50. LES PRATIQUES MÉTHODOLOGIQUES DES ENSEIGNANTS DE SVT AU GABON À L'ÉPREUVE DU CONTEXTE CONTRAINT : UNE ÉTUDE QUALITATIVE ----- 937

MOUSSAVOU Raymonde, ENS (Gabon)

ENDAZOKOU Astride, (Gabon)

51. COLLABORATION INTELLIGENCE ARTIFICIELLE ET INTELLIGENCE HUMAINE, SOURCE DE PERFORMANCE CRÉATIVE POUR LES INFOGRAPHISTES : L'EXEMPLE DE LA CÔTE D'IVOIRE ----- 963

N'TAYE Adjé Blaise, Institut des Sciences et Techniques de la Communication, Côte d'Ivoire

YOBOUE Kouamé Wiliam, Institut des Sciences et Techniques de la Communication (Côte d'Ivoire)

AHOUMAN Zahoua Roland, Université Virtuelle de Côte d'Ivoire, (Côte d'Ivoire)

MOBILITÉS URBAINES ET CONTRAINTES D'ACCESSIBILITÉ À VÉLINGARA (SÉNÉGAL)

DIALLO Yaya

**Docteur en Géographie et Aménagement
Laboratoire de Géomatique et d'Environnement (LGE)
Université Assane Seck de Ziguinchor, Sénégal
y.diallo795@zig.univ.sn**

COLY Roger

**Docteur en Géographie et Aménagement
Laboratoire de Géomatique et d'Environnement (LGE)
Université Assane Seck de Ziguinchor**

&

SY Oumar

**Enseignant-chercheur, Professeur Titulaire
Laboratoire de Géomatique et d'Environnement (LGE)
Université Assane Seck de Ziguinchor**

Résumé : Dans les villes moyennes du Sénégal, le transport urbain joue un rôle important dans la mobilité quotidienne des populations et leur accès aux services essentiels. À Vélingara, la mobilité urbaine est largement dominée par les modes de transport informels. L'étude analyse les pratiques de mobilité urbaine et les contraintes d'accessibilité aux services essentiels à Vélingara à partir d'enquêtes, d'entretiens et d'une analyse des infrastructures routières. Les résultats montrent des moyens de déplacement dominés par les motos personnelles, les taxi motos et la marche. L'insécurité routière, le mauvais état des routes, l'insuffisance des moyens de transport et le coût élevé du transport constituent les principales contraintes de mobilité qui affectent l'accès à l'éducation, aux marchés, à la santé et à l'administration.

Mots-clés : Mobilité urbaine, contraintes, accessibilité, Vélingara, Sénégal.

URBAN MOBILITY AND ACCESSIBILITY CONSTRAINTS IN VELINGARA (SENEGAL)

Abstract: In medium-sized cities in Senegal, urban transport plays a crucial role in the daily mobility of populations and their access to essential services. In Vélingara, urban mobility is largely dominated by informal modes of transport. This study analyzes urban mobility practices and constraints to accessing essential services in Vélingara based on surveys, interviews, and an analysis of road infrastructure. The results show that modes of transport are dominated by personal motorcycles, motorcycle taxis, and walking. Road insecurity, poor road conditions, insufficient transport options, and the high cost of transport constitute the main mobility

constraints that affect access to education, markets, healthcare, and government services.

Keywords: Urban mobility, constraints, accessibility, Vélingara, Senegal.

Introduction

Le processus d'urbanisation constitue un phénomène en constante progression, sans signe de ralentissement (S. Oliver, 2004, p. 57). À l'échelle mondiale, plus de la moitié de la population mondiale, soit environ 4,4 milliards d'individus, vit désormais en milieu urbain, et cette proportion devrait doubler d'ici 2050 (Banque Mondiale, 1999, p. 10-32 ; D. Noin et P. J. Thumerelle, 1993, p. 30). Cette transition urbaine s'accompagne d'une intensification des mobilités et d'une diversification des besoins en déplacement, faisant des transports un enjeu central du fonctionnement des territoires dans un contexte où les revenus sont faibles et les services et équipements collectifs peu présents (G. Lesteven et al., 2026, p. 66). Cette dynamique est particulièrement marquée en Afrique, où le taux d'urbanisation est passé de 15 % en 1960 à plus de 40 % en 2015, avec des projections avoisinant 60 % à l'horizon 2060 (D. Oliver, 2004, p. 12 ; C. Cissé, 2024, p. 7). Alors qu'environ 30 % des Africains vivaient en ville en 1990, ils devraient être près de 60 % en 2050. D'ici là, les villes africaines devraient accueillir près de 900 millions d'habitants supplémentaires, captant une part significative de la croissance urbaine mondiale (Africa CEO Forum et Okan Partners, 2022, p. 9). Cette forte concentration humaine exerce une pression accrue sur les systèmes de transport, souvent insuffisamment développés pour répondre à une demande de mobilité en constante augmentation (P. Marion, 2019, p. 5 ; G. Lesteven, 2024, p. 17). Dans ce contexte, la mobilité urbaine s'impose comme un facteur déterminant à la fois de l'intégration sociale et de la performance économique des territoires. Elle conditionne l'accès aux services essentiels, aux opportunités d'emploi et aux ressources urbaines, tout en participant à l'efficacité globale des systèmes productifs. Elle constitue donc aujourd'hui un enjeu primordial dans la structuration des villes contemporaines (D. M. A.

Karamoko-yegbe, 2025, p. 231). Les systèmes de transport apparaissent ainsi comme des leviers fondamentaux de structuration spatiale, assurant la mise en relation des espaces et le drainage des flux (D. Faye, 2014, p. 27). Toutefois, dans de nombreuses villes africaines, la rapidité de l'urbanisation, combinée à une planification souvent insuffisante, engendre des dysfonctionnements majeurs du secteur des transports, marqués par des déficits d'infrastructures, une faible régulation et des enjeux croissants de sécurité (ICLEI Africa, 2024, p. 11). Cette situation limite l'accessibilité, freine les dynamiques économiques et accentue les inégalités socio-spatiales. Au Sénégal, cette évolution se traduit par une croissance urbaine soutenue, accompagnée d'un accroissement des besoins en infrastructures et en services de transport (N. NGom, 2022, p. 10). L'urbanisation exponentielle engendre des mutations spatiales profondes et l'accroissement des besoins de transport, plaçant ainsi au cœur du débat les enjeux de transport et de mobilité (D. Faye, op. cit. p. 107). Ainsi, dans les villes secondaires, le déficit de systèmes de transport collectif structurés favorise la prédominance des modes de déplacement individuels et informels (P. Lavergne, 2020, p. 9). En l'absence de politiques publiques adaptées, ces formes alternatives de mobilité se développent rapidement pour pallier les insuffisances du transport formel. Sur ces entrefaites, les mototaxis, appelés « ben-skin » au Cameroun, « zémidjan » au Bénin, « oléya » au Togo et « Jakarta » au Sénégal, deviennent des composantes essentielles des systèmes de transport urbain (A. Ndiaye, 2014, p. 11). Ils se sont imposés partout au Sénégal, notamment dans la ville de Vélingara, chef-lieu du département du même nom de la région de Kolda. Caractérisée par une croissance démographique et spatiale soutenue, la ville fait face à une intensification des besoins de mobilité dans un contexte marqué par l'insuffisance des infrastructures routières, l'absence de transport collectif structuré et des conditions d'accessibilité limitées. Le système de transport intra-urbain y est fortement contraint. La ville ne dispose pas de service de transports collectifs de mobilité régulière. Il en résulte un déséquilibre entre l'offre et la demande en transport. Ces contraintes affectent directement les activités économiques, limitent l'accès aux services sociaux de base et contribuent à la reproduction des inégalités

socio-spatiales. Dans ce contexte, les mototaxis apparaissent comme une réponse adaptative aux défaillances du système de transport formel dans un contexte de fort étalement urbain. Elles assurent de nombreux déplacements pour des motifs divers et variés allant du travail aux achats quotidiens dans les marchés, en passant par les soins de santé et l'école. Leur coût relativement accessible réduit les barrières économiques à la mobilité, limitant ainsi les formes de ségrégation liées au transport. Dès lors, les taxi-motos participent à la structuration des mobilités quotidiennes et s'inscrivent dans une logique de mobilité de substitution, tout en alimentant les dynamiques de l'économie informelle. Dans cette perspective, les mototaxis constituent un objet d'analyse à l'interface des enjeux de mobilité, d'emploi et de gouvernance urbaine. À travers une approche de géographie des transports, cette étude vise à analyser les pratiques de mobilité urbaine et les contraintes d'accessibilité dans la ville de Vélingara. Elle cherche à répondre aux interrogations suivantes : quels sont les principaux modes et motifs de mobilité des habitants de Vélingara ? Quelles sont les principales contraintes d'accessibilité rencontrées par les usagers et comment influencent-elles leur accès aux services essentiels ? L'article s'articule en trois parties. La première présente le cadre spatial et la méthodologie. La deuxième expose les résultats de l'étude. Enfin, la troisième discute ces résultats à la lumière des travaux antérieurs.

1. Cadre spatial et méthodologique

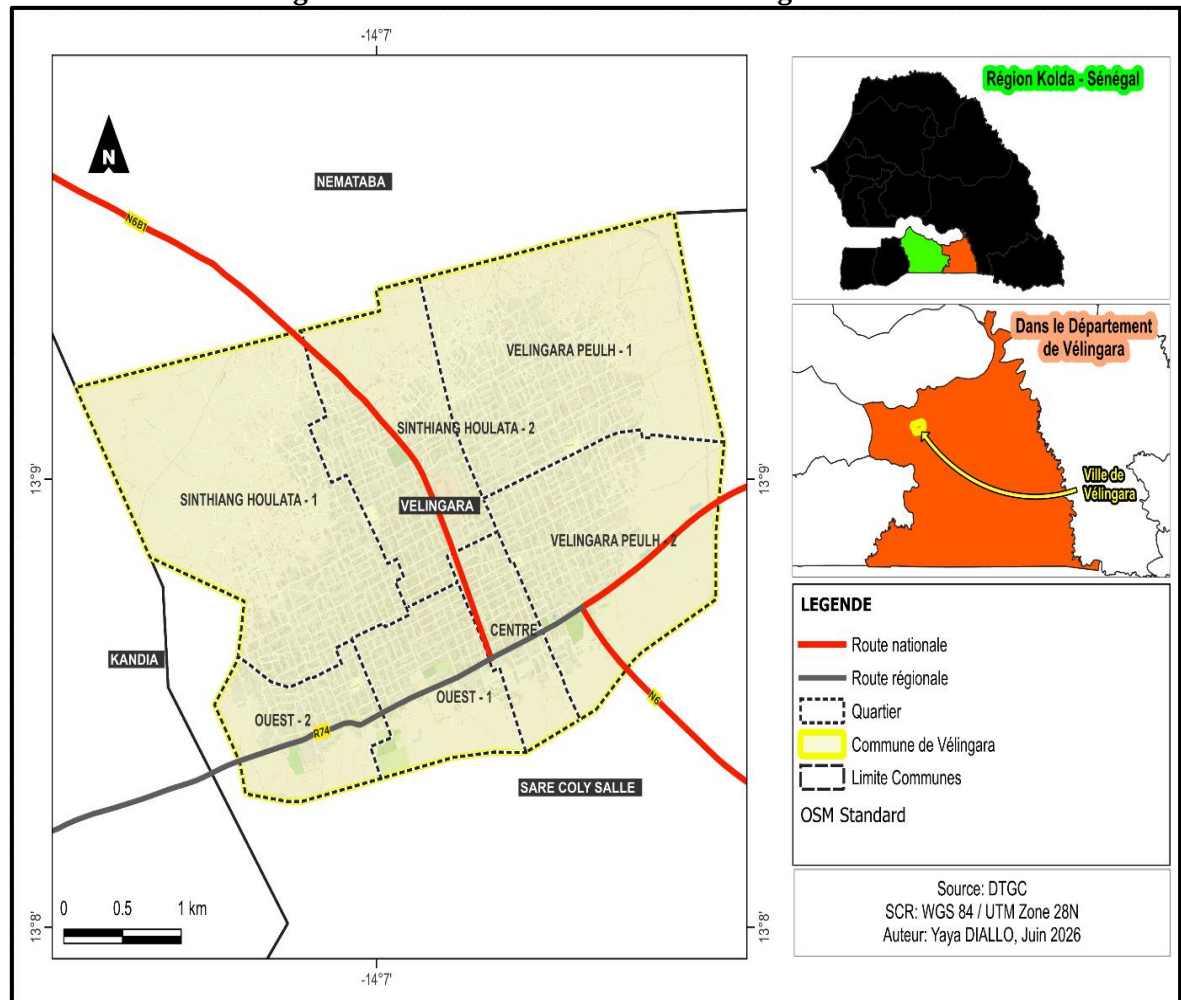
Cette section expose les cadres géographique et méthodologique de l'étude afin de préciser les fondements de l'analyse spatiale et les démarches ayant conduit à la production des résultats.

1.1. Présentation du cadre spatial

Vélingara constitue l'un des départements de la région de Kolda. Il a été créé par la loi n° 84-22 du 22 février 1984, modifiant la loi n° 72-02 relative à l'organisation de l'administration territoriale au Sénégal. La ville est localisée le long de la route nationale n° 6, à environ 95 km de Tambacounda et à 123 km de Kolda. Elle est délimitée au nord par les communes de Nématoba et de Kandia, à l'est par

Saré Coly Salé et Némataba, au sud par Saré Coly Salé, et à l'ouest par Kandia et Saré Coly Salé (fig. 1).

Figure 1. Localisation de la ville de Vélingara



Toutefois, au-delà de ces limites formelles, la ville s'insère dans un espace fonctionnel plus large, marqué par des interactions permanentes avec les territoires environnants. En effet, sa proximité avec la Gambie, la Guinée-Bissau et la Guinée, influence fortement ses dynamiques démographiques, économiques et spatiales. Cette situation favorise l'intensification des mobilités quotidiennes et des migrations de courte distance.

1.2 Approche méthodologique

La méthodologie utilisée dans cette étude s'articule autour de trois phases principales : la revue documentaire, les enquêtes de terrain, le traitement et l'analyse des données. La revue documentaire a consisté en l'analyse d'articles scientifiques, de rapports institutionnels, de mémoires de master, de thèses de doctorat et de documents de planification urbaine relatifs au transport et à l'urbanisation en Afrique de l'Ouest, notamment au Sénégal. Elle a permis d'inscrire la problématique du transport urbain dans un cadre théorique et empirique élargi. Les enquêtes de terrain ont été réalisées entre octobre et décembre 2025 auprès des ménages usagers de huit quartiers (Tableau 1), à l'aide d'un questionnaire. Les données collectées portent sur les pratiques de mobilité quotidienne, les motifs de déplacement, les coûts de transport et les contraintes d'accessibilité aux services essentiels. Pour déterminer la taille de l'échantillon, nous avons choisi la formule d'échantillonnage de Bernoulli qui s'exprime à travers l'équation suivante :

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

Avec **n** : taille de l'échantillon ; **N** : la population mère ou totale qui correspond ici le total de la population des huit quartiers (4138 ménages) ; **Z** : valeur type correspondant au niveau de confiance ou d'incertitude choisie : 95 % et **α** la fourchette exprimant la marge d'erreur est de 5 %. L'application numérique a permis d'avoir l'échantillon ci-dessous :

$$n = \frac{1,96^2 \times 4138}{1,96^2 + 0,1^2 \times (4138 - 1)} = 351$$

Ainsi, l'étude porte sur un échantillon de 351 ménages, avec un intervalle de confiance ou d'incertitude de l'ordre de 5 %. Pour répartir cet échantillon dans l'ensemble des huit quartiers retenus pour cette étude, nous avons adopté un échantillonnage par quota qui a été obtenu d'après l'opération suivante :

Nombre de ménages du quartier x 351

Nombre total de ménages des huit quartiers

L'application numérique a permis d'aboutir aux résultats suivants (Tableau 1).

Tableau 1 : Répartition de l'échantillon par la méthode de Bernoulli

Quartiers	Nombre de ménages	Intervalle d'incertitude	Quotas/quartier
Vélingara centre	518	5 %	44
Sinthiang Houlata	515	5 %	44
Château d'eau	535	5 %	46
Vélingara Foulbé	818	5 %	69
Vélingara Ouest	429	5 %	36
Vélingara Peulh	405	5 %	34
Nassouroulah	451	5 %	38
Thiankan II	467	5 %	40
Total	4138		351

Source : ANSD, (RGPH-5) 2023 ; Calculs de l'auteur, 2026

Par ailleurs, des interviews ont été menées auprès de 80 conducteurs de taxi-motos en raison de leur rôle central dans l'organisation de la mobilité urbaine. Ces conducteurs constituent des acteurs clés du système de transport dans la ville en raison de l'insuffisance de l'offre de transport formel. Les entretiens ont permis d'analyser les logiques de mobilité quotidienne, les difficultés de déplacements et d'accès des usagers aux services essentiels. En complément, des observations directes ont été réalisées sur les principaux axes de circulation et dans les zones de forte affluence (marchés, gares routières, établissements scolaires et sanitaires). Elles ont permis d'évaluer l'état des moyens de transport, les conditions de circulation et les interactions entre usagers et transporteurs. Des prises de vue ont également été effectuées à des fins d'illustration. Les données ont été collectées à l'aide de l'application KoboCollect, puis exportées vers Excel pour l'analyse statistique descriptive et la production de graphiques. Le logiciel Arc GIS a été utilisé pour la cartographie de la zone d'étude. Cette démarche méthodologique a permis une compréhension globale du système de transport urbain à Vélingara, comme le révèlent les résultats ci-dessous.

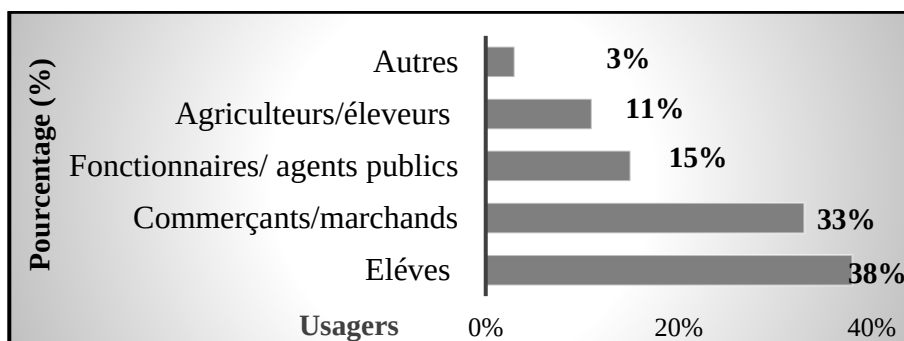
2. Analyse des résultats

Cette section présente les résultats de l'étude relatifs aux profils socioprofessionnels des usagers, aux modes et motifs de déplacement, aux contraintes de mobilité et leurs impacts sur l'accès aux services essentiels.

2.1. Profil socioprofessionnel des usagers du transport urbain à Vélingara

Le transport urbain à Vélingara est sollicité par une catégorie socio-professionnelle très diverse (fig. 2).

Figure 2 : Répartition des usagers du transport urbain (%) selon leur profession



Source : Enquête de terrain, 2025

Les résultats de la figure 2 montrent que la structure de la demande de mobilité est largement dominée par les élèves (38 %), suivis des commerçants et marchands (33 %). Les fonctionnaires et agents publics (15 %) ainsi que les agriculteurs et éleveurs (11 %) occupent des parts très réduites. La forte présence des élèves dans les déplacements s'explique par la régularité de leurs trajets quotidiens en période scolaire. L'éloignement des établissements scolaires, notamment du lycée par rapport aux zones résidentielles, favorise le recours au transport urbain, notamment aux mototaxis. De leur côté, les commerçants et les marchands effectuent des déplacements réguliers entre les marchés, les quartiers résidentiels et parfois les zones rurales d'approvisionnement. Leur mobilité traduit le rôle central du transport dans l'animation des échanges économiques et des circuits d'approvisionnement. Les déplacements des fonctionnaires et agents publics sont davantage structurés par les horaires administratifs. Il en résulte une mobilité régulière mais moins dense. Quant

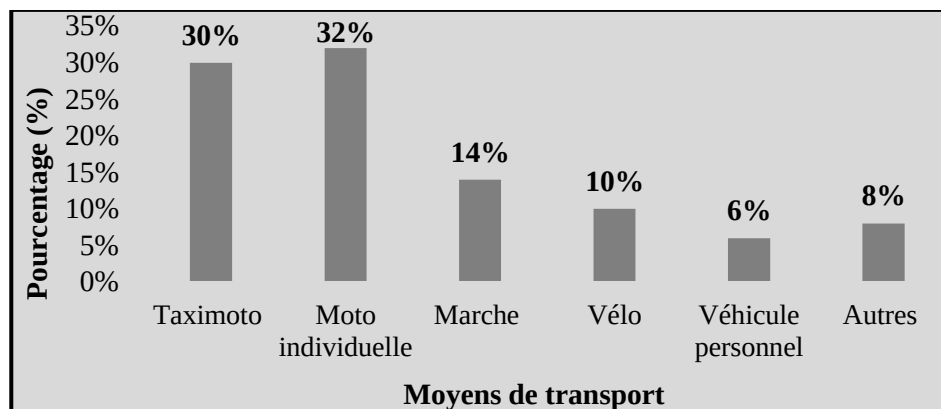
aux agriculteurs et aux éleveurs, leurs déplacements sont souvent liés à des besoins commerciaux, administratifs ou sanitaires en milieu urbain. La classe « autres » (3 %) regroupe divers profils socioprofessionnels (ouvriers, artisans) dont la mobilité demeure occasionnelle.

Dans l'ensemble, cette figure montre une structuration de la demande de transport urbain à Vélingara fortement liée aux besoins essentiels, dominés par l'éducation et les activités commerciales. Ces différentes catégories socioprofessionnelles recourent à des modes de transport diversifiés.

2.2. Structuration modale des déplacements urbains

Dans la ville de Vélingara, les populations utilisent différents modes de transport, avec une prédominance des moyens de transport individuels et informels (fig. 3).

Figure 3 : Répartition des usagers (%) selon le moyen de transport utilisé



Source : Enquête de terrain, 2025

En effet, l'analyse de la figure 3 montre que les motos personnelles (32 %) et les taxis-motos (30 %) constituent les modes de transports dominants utilisés par les usagers. Les taxis-motos communément appelés « Jakarta », gagnent du terrain à Vélingara et jouent un rôle important dans le transport des personnes et des biens. Les deux-roues, peuvent transporter jusqu'à trois personnes dont le conducteur et deux passagers. Elles circulent dans la ville à la recherche de clients en assurant la

desserte de tous les quartiers. Elles disposent de quelques lieux de stationnement près des marchés, des établissements scolaires, sanitaires et de la gare routière (Photo 1).

Photo 1 : Points d'arrêts de motos « Jakarta » en attente de clients à proximité du centre hospitalier de Vélingara (à gauche) et du marché central (à droite).



Prise de vue : Diallo, Yaya. Avril, 2026

Ces motos viennent d'Europe ou de la Chine et sont de plus en plus accessibles aux populations locales. C'est un moyen de transport très adapté à l'intérieur des quartiers périphériques compte tenu de l'absence de routes de qualité, excepté les artères principales. Les propos de M. Ba, conducteur de taxi-moto, interrogé à proximité du marché central de Vélingara, illustrent parfaitement l'importance de ces motos dans la mobilité urbaine :

« Les mototaxis « Jakarta » sont devenus indispensables dans les déplacements à Vélingara. Elles assurent la desserte de tous les quartiers, surtout les quartiers périphériques où les véhicules ne peuvent pas accéder en raison de l'état de dégradation des routes pendant l'hivernage. Sans leur présence, beaucoup de personnes auraient des difficultés à se déplacer au sein de l'agglomération urbaine ».

Le témoignage de ce conducteur montre la place des taxis-motos « Jakarta » dans les déplacements quotidiens et l'accessibilité des quartiers périphériques. Leur prépondérance traduit une forte dépendance des populations à des modes flexibles, accessibles et adaptés à un contexte urbain faiblement structuré en infrastructures de transport collectif. La pratique de la marche (14 %) montre l'importance des mobilités de proximité et le rôle des contraintes économiques dans les choix de déplacement. Le vélo (10 %) confirme le recours à des modes alternatifs peu coûteux. Le véhicule individuel est le mode de transport le moins utilisé (6 %) en raison de son coût

d'acquisition et d'entretien élevé. Il est l'apanage des individus aisés, disposant d'un revenu élevé. Toutefois, le nombre de véhicules particuliers à Vélingara ne cesse de s'accroître ces dernières années en raison de l'arrivée massive des véhicules d'occasion consécutive au renouvellement du parc automobile en provenance d'Europe. La classe « autres » (8 %) regroupe des modes de transport hybrides ou occasionnels dont les motos tricycles, les charrettes, les « poussettes » appelées charrettes à énergie humaine (Planche photo 1).

Planche de photos 1 : Arrêt de taxis tricycles assurant le transport de marchandises (A), arrêt de taxis tricycles assurant le transport de personnes (B) et charrettes (C) et « pousse-pousse » en circulation dans la ville (D)



Prise de vue : Diallo Yaya, Avril, 2026

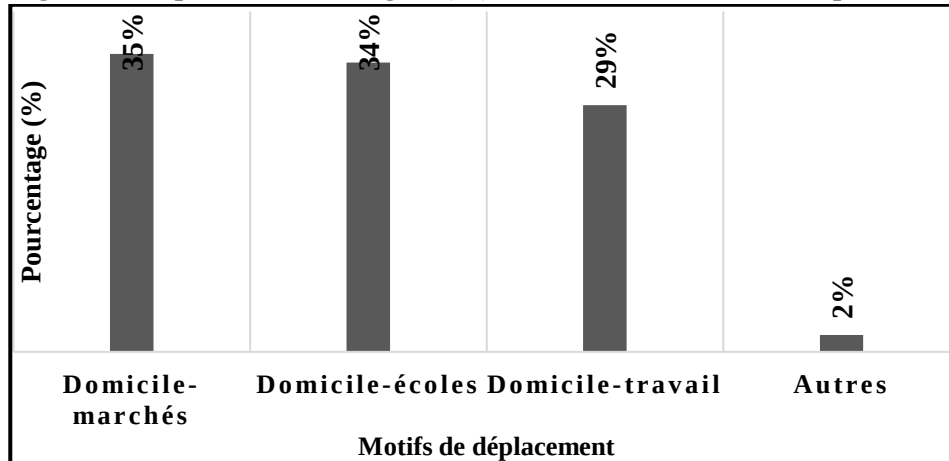
Utilisées comme supports de commerce, les pousse-pousse permettent aux commerçants d'acheminer leurs marchandises vers le marché et de circuler à l'intérieur de la ville le long des principales artères, permettant une meilleure proximité avec la clientèle. Leur présence dans le paysage urbain traduit une certaine diversification de l'offre de mobilité.

Ainsi, cette structure modale traduit un système de transport dominé par des solutions flexibles, peu sécurisées et régulées. Elle montre aussi les limites des infrastructures urbaines et l'absence d'un véritable réseau de transport collectif organisé. Cette prédominance des modes de transport individuels et informels s'inscrit dans une logique de déplacements liés à l'exercice de différentes activités

2.3. Motifs des déplacements urbains

Cette section présente les principales raisons qui expliquent les mobilités urbaines quotidiennes des habitants de Vélingara (fig. 4).

Figure 4 : Répartition des usagers (%) selon les destinations de déplacement



Source : Enquête de terrain, 2025

Les Vélingarois se caractérisent par leur mobilité. En effet, les activités administratives, commerciales, agricoles et pastorales génèrent des déplacements importants de la population active. Ces mouvements sont observés quotidiennement, notamment le matin (heure de départ), l'après-midi et en soirée (heure de retour). Ainsi, l'analyse de la figure 4 montre que les déplacements liés aux marchés (35 %) constituent le principal motif de mobilité. Ils concernent principalement les acteurs du commerce, des services de restauration et les ménages, notamment les femmes, effectuant leurs achats pour les besoins des ménages. Viennent ensuite les déplacements liés aux études (34 %), particulièrement importants durant l'année scolaire. Cette situation s'explique par la structure démographique jeune de la population et par la demande croissante en éducation et en formation. Avec la

multiplication des établissements scolaires, du préscolaire à l'enseignement secondaire, les déplacements domicile-école sont devenus fréquents et structurent fortement la mobilité quotidienne. Chaque jour, des milliers d'élèves se déplacent vers les différents établissements scolaires. Le lycée Chérif Chamsidine Aidara de Vélingara, situé à l'extrémité nord de la ville et à environ 2 km du centre-ville, accueille 1 267 élèves en 2026⁵⁸. Cette situation contribue à l'allongement des distances domicile-école et entraîne une intensification des flux de déplacements, impliquant le recours à divers moyens de transport (Photo 3).

Photo 3 : Parking des élèves du lycée regroupant motos et vélos



Prise de vue : Diallo, Yaya. Avril, 2026

Les flux sont particulièrement importants avant 8 heures, à 13 heures et à 14 heures 30 minutes, correspondant aux heures de départ des élèves du préscolaire, de l'élémentaire et du moyen-secondaire dans le cadre de la journée continue. Le travail (29 %) constitue le troisième motif de déplacement. Il est lié aux déséquilibres entre l'offre d'emploi et la population active dans les différents quartiers. La concentration des activités et des services dans le centre-ville favorise des déplacements pendulaires entre domicile et lieu de travail. La classe « autres » regroupe les déplacements liés aux visites familiales, aux démarches administratives, aux activités religieuses et aux loisirs. Sa faible proportion (2 %) confirme le caractère essentiellement utilitaire de la mobilité urbaine.

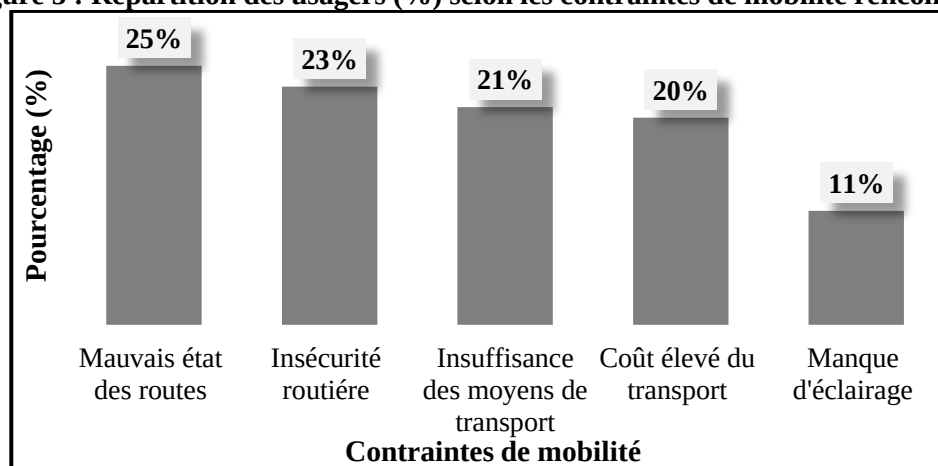
⁵⁸ Entretien avec le Censeur du lycée, le 24 avril 2026

Cette répartition montre que la mobilité urbaine est fortement structurée par les activités économiques et les besoins éducatifs et administratifs. Elle traduit le rôle central des déplacements dans le fonctionnement quotidien de la ville. À Vélingara, cette mobilité est marquée par une diversité de contraintes.

2.4. Contraintes de mobilité rencontrées par les usagers

Les usagers du transport urbain à Vélingara rencontrent différentes contraintes structurelles, économiques et sécuritaires (fig. 5).

Figure 5 : Répartition des usagers (%) selon les contraintes de mobilité rencontrées



Source : Enquête de terrain, 2025

Les résultats de la figure 5 montrent que le mauvais état des routes (25 %) constitue la contrainte dominante. Il traduit une dégradation avancée du réseau routier, qui ralentit les déplacements et augmente le risque de panne des deux roues. Cette contrainte est suivie par l'insécurité routière (23 %), liée à l'imprudence des conducteurs et au manque d'éclairage public (11 %). Le défaut d'éclairage apparaît comme un facteur aggravant. Il renforce le sentiment d'insécurité et réduit la circulation nocturne, surtout vers les quartiers périphériques éloignés, souvent non couverts par le réseau électrique. C'est ce qui ressort des propos de ce conducteur de taxi-moto :

« En période d'hivernage, la plupart des rues de la ville sont presque impraticables. Les nids-de-poule abîment les motos et augmentent les dépenses d'entretien. Cela nous oblige parfois à augmenter les tarifs ou à éviter certains quartiers ».

Ce témoignage traduit les conséquences économiques de la dégradation des routes sur les usagers. Par ailleurs, le décalage entre la demande croissante de mobilité et l'offre de transport disponible engendre des difficultés d'accès aux moyens de transport, particulièrement aux heures de pointe. Cette situation contribue à la multiplication des retards et des accidents de circulation, comme l'illustrent les propos du censeur du lycée Chérif Samsidine Aidara de Vélingara, M. S. :

« Les dysfonctionnements du système de transport se traduisent par des retards fréquents chez le personnel administratif et des élèves de l'établissement. L'insuffisance de l'offre de transport formel, marquée par la saturation des taxi-motos « Jakarta » aux heures de pointe scolaires, limite fortement les alternatives disponibles. La forte demande de transport scolaire entraîne une surcharge de ces motos et des rotations répétitives, favorisant des conduites à risques et augmentant la probabilité d'accidents. Récemment, un accident impliquant un taxi « Jakarta » et un tricycle transportant des élèves du lycée a fait plusieurs blessés ».

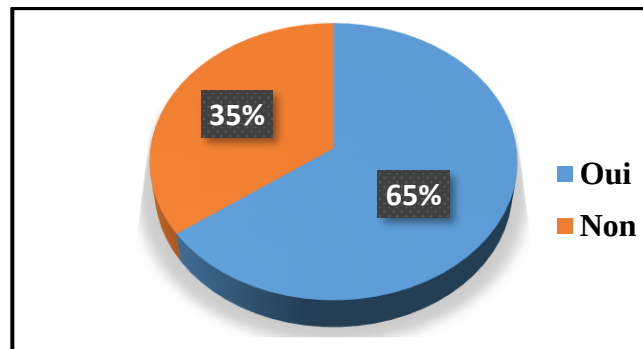
Par ailleurs, le coût élevé du transport (20 %), constitue une contrainte économique majeure. Il limite la fréquence et la possibilité de certains déplacements, particulièrement pour les ménages à faibles revenus.

Il ressort de cette analyse que les contraintes du transport urbain à Vélingara sont à la fois structurelles, économiques et sécuritaires. Leur diversité et intensité limitent fortement la fluidité et la qualité de la mobilité urbaine. Les effets de ces contraintes sur l'accès aux services essentiels sont diversement appréciés par les populations (fig. 6).

2.5. Perception des impacts des contraintes de mobilité sur l'accès aux services essentiels

Les impacts des contraintes du transport urbain sur l'accès aux services de base sont diversement appréciés par les habitants (fig. 6).

Figure 6 : Répartition des usagers (%) selon leur perception des contraintes de mobilité sur l'accès aux services essentiels



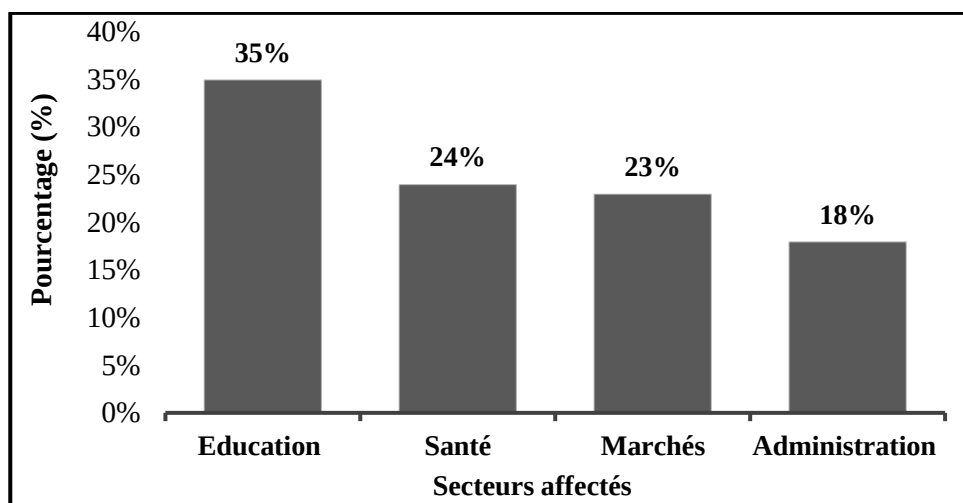
Source : Enquête de terrain, 2025

S'agissant de la perception des ménages, les résultats montrent qu'une majorité des usagers (65 %) estime que ces contraintes entravent leur accès aux services de base, contre 35 % qui considèrent qu'elles n'ont pas d'effet notable. Cette tendance montre l'impact globalement négatif des difficultés de transport sur l'inclusion sociale et l'accès équitable aux services urbains à Vélingara. Les différents secteurs d'activité sont ainsi inégalement exposés à ces contraintes de mobilité.

2.6. Les effets des contraintes de mobilité sur l'accessibilité aux services essentiels

Cette section identifie les secteurs d'activités les plus exposés aux effets des contraintes de mobilité urbaines à Vélingara (fig. 7).

Figure 7 : Répartition des usagers (%) selon les secteurs affectés par les contraintes de mobilité



Source : Enquête de terrain, 2025

L'analyse de la figure 7 montre que le secteur de l'éducation (35 %) est le plus affecté par les difficultés de mobilité. Cette situation s'explique par la forte dépendance des élèves et des enseignants aux moyens de transport informels, notamment les taxi-motos « Jakarta ». Ces derniers sont fréquemment confrontés à des difficultés de déplacement, entraînant souvent des retards. Les services de santé (24 %) sont également fortement impactés, en raison de l'accès limité et souvent tardif aux structures sanitaires. Cette contrainte conduit à une aggravation des situations d'urgence et à une baisse de la fréquentation des services de soins. Par ailleurs, les difficultés d'accès aux marchés (23 %) traduisent les obstacles rencontrés par les populations pour s'approvisionner ou écouler leurs produits. Ces contraintes affectent directement le dynamisme des activités économiques locales. Les services administratifs (18 %) ne sont pas épargnés. Les contraintes de mobilité y entraînent des retards dans l'accomplissement des démarches. Ce qui réduit la fréquence des déplacements vers les services publics et complique l'accès aux documents et prestations essentiels. Les explications de M.O.S, conducteur de taxi-moto, renseignent sur la problématique de ces contraintes :

« Nous transportons souvent des malades ou des élèves. Quand il pleut ou quand les routes sont dégradées, il devient difficile d'assurer les

déplacements à temps. Cela crée beaucoup de retards et parfois des situations compliquées pour les populations ».

Ce récit met en évidence l'importance sociale des taxis-motos dans l'accès à l'éducation et aux services de santé. Dans l'ensemble, les contraintes du transport urbain à Vélingara affectent de manière différenciée les services essentiels. Leur impact est particulièrement marqué dans les secteurs de l'éducation et de la santé. Cette situation souligne le rôle déterminant des contraintes de mobilité dans le fonctionnement quotidien de la ville et dans les conditions de vie des populations.

3. Discussion

Les résultats montrent un système de transport urbain à Vélingara fortement marqué par l'informalité et la prédominance des modes individuels, notamment les motos personnelles et les taxis-motos. Cette configuration traduit une adaptation des populations à l'insuffisance des infrastructures et à la faiblesse des politiques publiques de transport. Ce résultat corrobore ceux de H. A. Ndiaye (2013, p. 5) à Tivaoune où les taxis-motos assurent l'essentiel du transport intra-urbain en contexte de déficit de l'offre formelle. De même, S. Dembélé et al. (2024, p.217) montrent qu'à Sikasso, 75 % des déplacements reposent sur ce mode, en raison de l'absence de transport collectif structuré. Ainsi, les taxi-motos apparaissent comme une réponse fonctionnelle à la croissance urbaine et à l'étalement spatial, en facilitant l'accès aux quartiers enclavés. Comme le souligne A. Baldé (2015, p. 40), à Kolda, les motos « Jakarta », très adaptées à l'intérieur des quartiers, du fait de la quasi-absence de routes de qualité en dehors des artères principales, dominent les mobilités urbaines. Ces résultats sont confirmés par ceux de C. T. Wade et A. Ngome (2025, p. 150) qui indiquent que, dans la même ville, les mototaxis ont progressivement contribué au désenclavement des quartiers périphériques en comblant les insuffisances des transports publics conventionnels. Le développement du transport par moto s'inscrit dans une dynamique socio-économique. En effet, il constitue une source d'emploi pour la main d'œuvre moins qualifiée et une stratégie de survie face aux difficultés économiques. Dans ce sens, R. Tremblay et E. M. Faye (2008, p. 12) montrent que le

secteur du transport est l'un des secteurs les plus marqués par l'informalité. D. Olvera et Ali (2007, p. 23) soulignent que ce type de transport s'est imposé rapidement dans les villes africaines en réponse à une triple insuffisance : manque de véhicules privés, déficit de transport public et faiblesse des infrastructures (N. NGom, 2020, p. 24). Ainsi, contrairement aux villes du Nord où l'automobile structure la diffusion de l'urbanisation périphérique avec des ménages disposants de véhicules individuels, pour lesquels, la distance n'est pas forcément une contrainte majeure pour leurs mobilités quotidiennes (D. Faye, 2013, p. 109), dans les villes africaines comme Vélingara, ce sont les motos qui assurent la mobilité quotidienne et accompagnent l'expansion urbaine. C'est pourquoi P. Sakho et al. (2018, p. 11) estiment que les comportements de mobilité dépendent de la disponibilité des moyens de transport, et que cette dernière dépend des ressources financières des individus. Cependant, des différences apparaissent selon les contextes urbains. À Ziguinchor, l'introduction des minibus depuis 2015 a permis de diversifier l'offre de transport urbain (Z. M. C. Cissé, 2017, p. 66), tandis qu'à Dakar 75 % des déplacements quotidiens sont assurés par des transports publics à la fois formels et informels, notamment les cars rapides et ndiaga Ndiaye (E. F. Faye, 2018, p.7). Ces résultats sont assez proches à ceux de K. Ouaddar et T. Mihoubi (2018, p. 34) concernant Tizi-Ouzou, où la mobilité des personnes est principalement assurée par le transport en commun du fait de leur capacité à offrir un service public relativement performant. En revanche à Lomé (Togo), ce sont plutôt les taxi-tricycles, jugés plus rentables, plus sécurisés et moins encombrants, qui assurent l'essentiel des déplacements urbains (M. Agbamaro, 2022, p. 117). L'étude met également en évidence les principales contraintes du transport urbain, notamment le mauvais état des routes, l'insécurité routière, l'insuffisance des moyens de transport, le coût élevé du transport et le manque d'éclairage public. Ces résultats rejoignent ceux de S. Bohrer (2019, p. 4), qui souligne la dégradation des routes et le manque de confort des taxis-motos à Khorogo, ainsi que ceux de la Banque Africaine de Développement (2016, p.3) à Abidjan, où le déséquilibre entre l'offre et la demande de transport, entraîne une congestion accrue et des accidents. Dans le même sillage, Y. Bayogo (2022, p. 169) soulignent la fréquence des accidents

sur les RN6 et RN7 du Mali, liée à l'irresponsabilité des conducteurs, à l'état des infrastructures et à la vétusté du matériel roulant. À une échelle plus large, l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2023, p. 2) estime qu'environ 1,19 million de personnes perdent la vie chaque année dans des accidents de la route à travers le monde, tandis que plus de 50 millions d'autres sont blessées ou victimes d'incapacités. Par ailleurs, F. Dagnogo et al. (2025, p. 258), montrent que les comportements des usagers, tels que le non-port du casque, l'excès de vitesse, le non-respect des feux tricolores et des priorités, la surcharge des motos et tricycles et la conduite sans permis, sont à l'origine de plus de 90 % des causes de ces accidents de la route. De même, R. Coly et A. M. Séne (2026, p. 129) montrent que, dans la commune de Santhiaba Manjaque (sud-ouest du Sénégal), l'absence de connectivité entre les réseaux principal et secondaire, associée à la précarité des infrastructures, limite fortement la satisfaction de mobilité des populations locales.

Le principal apport de cette étude se trouve dans l'analyse des liens entre les pratiques de mobilité, les contraintes d'accessibilité et l'accès aux services essentiels dans une ville moyenne au Sénégal. Elle participe donc à une meilleure saisie des défis liés à la mobilité dans les villes moyennes où les modes de transport informels jouent un rôle important dans le fonctionnement socio-économique des territoires.

Conclusion

L'analyse du système de transport montre une mobilité urbaine largement dominée par les modes de transport individuels et non-officiels, notamment les taxis-motos « Jakarta », qui pallient le manque de transport en commun organisé à Vélingara. Elle révèle aussi que les obstacles à l'accessibilité, relevant notamment de la détérioration des infrastructures, du danger sur les routes, du prix du transport et de l'insuffisance d'éclairage public, entravent l'accès des populations aux services fondamentaux. L'originalité de cette recherche réside dans l'analyse croisée des pratiques de mobilité et de leurs effets différenciés sur l'éducation, la santé, les activités commerciales et les services administratifs dans une ville moyenne

sénégalaise encore peu documentée. Ces résultats soulignent la nécessité d'intégrer les taxis-motos dans une politique de mobilité urbaine plus structurée, fondée sur l'amélioration des infrastructures, la régulation des acteurs et le renforcement de l'accessibilité, pour promouvoir une mobilité plus inclusive et sécurisée.

Références bibliographiques

AFRICA CEO FORUM, OKAN PARTNERS, 2022, *Les mobilités urbaines en Afrique : bâtir les villes durables de demain*, p. 62.

AGBAMARO Mayébinasso, 2022, « Apport des taxi-tricycles dans la mobilité des personnes à LOME (TOGO) », *Revue Espace Géographie et Société Marocaine* n° 62, août 2022, p. 111- 132

BALDE Aliou, 2015, *Les moyens intermédiaires de transport dans la commune de Kolda*, Mémoire de master, Université Cheikh Anta Diop (UCAD), p. 75.

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT (BAD), 2016, *Projet de transport urbain d'Abidjan, résumé de l'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES)*, p. 60.

BAYOGO Yapégué, 2022, « Optimisation d'un réseau de transport routier en considérant les facteurs de pollution : cas de la distribution des produits en zones CMDT au Mali », *Revue Française d'Economie et de Gestion*, volume 3, numéro 5, p. 160-177.

BOHRER Steven, 2019, *Les infrastructures de transport et de mobilité en Côte-d'Ivoire : un gradient centre-périphérie des politiques de développement, gouvernance mondiale et locale du développement*, Master 1 Géographie, travaux de groupes, p 4.

CISSE Cheik, 2024, « Transports et mobilités à l'échelle métropolitaine de Dakar : défis et opportunités d'un système en mutation », *african cities journal*, vol. 04, numéro 1, p.19.

CISSE Zhor Marieme Camille, 2017, *Le transport urbain à Ziguinchor : la question de la complémentarité entre minibus tata et motos taxis Jakarta*, Mémoire de master, Université Cheikh Anta Diop (UCAD), p. 119.

COLY Roger et SENE Abdourahmane Mbade, 2026, « Enclavement et mobilité dans la commune de Santhiaba Manjaque (région de Ziguinchor, sud-ouest du Sénégal », *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*, n° 107, mars 2026, p. 127-152.

DAGNOGO Fousseni, YEO Nogodji Jean & SOUMAHORO Manle, 2025, « Bouaké, une ville marquée par une diversité de déterminants d'incivisme routier », *Géoporo*, Numéro spécial Août 2025, Colloque International Pluridisciplinaire, « les transports et les pratiques de transport dans les villes secondaires des suds », p. 257-277

FAYE Djib, 2013, *Urbanisation et dynamiques des transports « informels » et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises : les cas de Touba, Thiès et Saint Louis*, Thèse de doctorat Géographie, Université Michel de Montaigne-Bordeaux III, p. 270.

FAYE El Hadji Falilou, 2018, *Appropriation des minibus 71 et 52 par les acteurs du transport en commun urbain de Dakar*, Mémoire de master Géographie, Université Cheikh Anta Diop (UCAD), p. 103.

KARAMOKO-YEGBE Djénan Marie Angèle, 2025, « Mobilité urbaine dans la ville de San Pedro (sud-ouest, côte d'ivoire), *Géoporo*, Numéro spécial Août 2025, Colloque International Pluridisciplinaire, « les transports et les pratiques de transport dans les villes secondaires des suds », p. 231-244

LESTEVEN Gaële, 2024, « Se déplacer en ville : panorama de la mobilité urbaine à travers le monde », *systèmes de mobilité urbaine dans le monde*, ISTE Group ; p. 13-34.

LESTEVEN Gaële, DIONGUE Momar, POCHET Pascal, CISSOKHO Dramane & SAKHO Pape, 2026, Les « taxis clandos » de Dakar, entre desserte locale des périphéries urbaines et liaisons métropolitaines, chapitre 2 in GRAFIGEO, in *les transports africains à la croisée des chemins*, n° 38, p. 80.

NDIAYE Arona, 2014, *Mobilité et transport dans la ville de Gossas*, Mémoire de master Géographie, Université Cheikh Anta Diop (UCAD), p. 78.

NDIAYE Hawa Amadou, 2013, *Transport urbain à Tivaoune : les vélos taxis « Jakarta »*, Mémoire de master Géographie, Université Cheikh Anta Diop (UCAD), p. 83.

NGOM Ndeye, 2021, *Mobilités et politiques publiques de transport à Dakar*, Thèse de doctorat Géographie, Normandie Université, p. 309.

Organisation Mondiale de la Santé (OMS), 2015, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023*. OMS, Genève, 323 p

OUADDAR Kamelia & MIHOUBI Thiziri, 2018, *La place du transport en commun dans la mobilité des personnes : cas de la ville de Tizi-Ouzou*, Mémoire de master, département des sciences de gestion, Université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, p. 96.

PIGNEL Marion, 2019, *Mobilité durable : enjeux, pratiques et perspectives. Pour la SOLIDARITE European think and do tank : comprendre pour agir*, p. 29.

TREMBLAY Rémi, FAYE El Hadji Mamadou, 2008, « Les caractéristiques du secteur du transport du transport urbain à Dakar », *Perspectives Afrique* vol. 3, n° 1-3, note 1, p. 19.

WADE Cheikh Tidiane et NGOME Abdoulaye, 2025, « un exemple typique de pratique de transport dans une ville secondaire : les motostaxis Jakarta dans la ville de Kolda », *Géoporo*, Numéro spécial Août 2025, Colloque International Pluridisciplinaire, « les transports et les pratiques de transport dans les villes secondaires des suds », p. 131-152.