



Mobilité dans la région de Ziguinchor (Sénégal) entre vétusté du parc automobile et état défectueux des routes : étude de cas de la route nationale 5 (RN5)

Abdou Kadri SAMBOU¹, Sadou BOCOUM²

¹Université Assane SECK de Ziguinchor, UFR des Sciences et Technologies, Département de Géographie, Laboratoire de Géomatique et d'Environnement (LGE)

²Université d'Orléans, Centre d'Études pour le Développement des Territoires et de l'Environnement (CEDETE)

Digital Object Identifier (DOI): <https://doi.org/10.5281/zenodo.18703270>

Résumé : L'objectif de cette étude est de faire une analyse approfondie de la mobilité sur la route nationale 5 afin de voir son importance et les difficultés de sa praticabilité. Il s'agit dans ce cadre de voir les impacts de l'état de cet axe et des moyens de transport sur les passagers, transporteurs et habitants. Elle s'appuie sur une approche quantitative (enquête) et qualitative (entretien et observation) pour évaluer la perception des transporteurs et des passagers qui voyagent sur cette route. Les résultats montrent que 96 % des transporteurs et 65 % des passagers interrogés ont l'habitude de voyager sur la RN5. Ainsi, cette route est perçue comme étant très dégradée selon 76 % des transporteurs et 41 % des passagers et en dégradation selon respectivement 22 % et 46 % selon les mêmes acteurs. L'état de la route a des impacts sur les véhicules selon 97 % des transporteurs. Elle occasionne des pannes régulières (selon 77 % des transporteurs), la dégradation des pièces des voitures (71 %) et la surconsommation de carburant (38 %). Au-delà de la qualité de la route, celle des voitures cause problème également. La qualité de la route et des voitures a des impacts sur la sécurité des passagers et des habitants sur le long de la route selon 78 % des passagers contre 22 % qui affirment le contraire. Elle a aussi des impacts sur les activités socio-économiques selon 81 % du fait qu'elle rend difficile l'accessibilité des villages (selon 56 % des passagers), elle n'encourage pas les acheteurs à aller vers les villages, elle augmente aussi les dépenses (selon 27 % des passagers), ainsi que les prix des produits (selon 16 % des passagers). Face à ces problèmes de mobilité, les autorités étatiques ont adopté des programmes phares pour dynamiser le développement du transport de la région. Malgré cela, la RN5 reste dans une situation désastreuse.

Mots clés : Mobilité, route nationale 5, état des routes, parc automobile, Ziguinchor

Abstract: The objective of this study is to make an in-depth analysis of mobility on national road 5 in order to see its importance and the difficulties of its practicability. This will involve looking at the impacts of the state of this axis and the means of transport on passengers, carriers and inhabitants. It uses a quantitative (survey) and qualitative (interview and observation) approach to assess the perception of carriers and passengers travelling on this route. The results show that 96% of the carriers and 65% of the passengers surveyed are used to travel on the RN5. Thus, this route is perceived as being very degraded by 76% of carriers and 41% of passengers and in degradation by 22% and 46%. Road conditions have impacts on vehicles according to 97% of carriers. It causes

regular breakdowns (according to 77% of carriers), deterioration of car parts (71%) and fuel overconsumption (38%). Beyond the quality of the road, that of cars also causes problems. Road and car quality has an impact on the safety of passengers and residents along the road for 78% of passengers compared to 22% who say otherwise. It also has impacts on socio-economic activities by 81% because it makes villages difficult to access (according to 56% of passengers), it does not encourage buyers to go to the villages, it increases expenses (according to 27% of passengers) and the increase in product prices (according to 16% of passengers). Faced with these mobility problems, the state authorities have adopted flagship programs to boost the development of transport in the region. Despite this, the RN5 remains in a disastrous situation.

Keywords: Mobility, National Highway 5, road conditions, car park, Ziguinchor.

1. Introduction

Les difficultés dans la mobilité des personnes et des biens constituent un des obstacles majeurs à l'amélioration des conditions de vie des populations des pays sous-développés en général et celles de l'Afrique en particulier (Yonlihinza, 2011). De ce fait, Chaléard et Chanson-Jabeur (2006) soutiennent que « *l'amélioration des conditions de transport constitue sans aucun doute l'un des enjeux majeurs pour les pays en développement et spécialement les pays d'Afrique dont beaucoup sont parmi les plus pauvres du monde* ». Les transports offrent de grandes possibilités de mobilité, d'échange et de développement économique et social (Jaglin et Steck, 2008). Un territoire accessible est un territoire vivant. Pour un pays comme le Sénégal qui est excessivement dépendant de sa capitale (économique et politique, il est impératif de soigner et de diversifier les axes de communication afin de faciliter l'accessibilité (Bocoum, 2024).

La région de la Casamance, située au sud du Sénégal, a longtemps souffert d'un certain enclavement par rapport au reste du pays. Cette contrainte résulte de son éloignement des centres économiques du pays, d'une répartition démographique diffuse et hétérogène, ainsi que de la déficience de son réseau routier (Cabré et Arraras, 2017). Cette situation freine son intégration avec le nord du Sénégal, notamment Dakar, principal pôle économique. Lombard (2005) parle de cet enclavement lorsqu'il écrit « *la Casamance, grenier du Sénégal, reste isolée du Sénégal central et septentrional alors qu'elle regorge de richesses intellectuelles, économiques et sociales* ». Cet isolement est lié en grande partie à sa position géographique : limitée au sud par la Guinée-Bissau, à l'ouest par l'océan Atlantique sur 86 km de côtes, la région est isolée du nord du Sénégal par la Gambie, une enclave territoriale de 320 km de long et 20 à 50 Km de large (Séné et Kane, 2018). Selon Magrin et Ninot (2005), cet enclavement externe se double de multiples enclavements internes dans les limites des régions considérées, entretenus par l'insuffisance des infrastructures et des moyens de transport.

Compte tenu de ses richesses et de son rôle important dans le développement socio-économique du Sénégal, la Basse Casamance a bénéficié de différents projets d'aménagement du territoire (voir encadré 1). Aujourd'hui, des progrès significatifs sont notés à travers la diversification des infrastructures de communication. Malgré cette diversification, le secteur de transport routier souffre de nombreuses insuffisances qui rendent difficile la mobilité et augmentent l'insécurité routière (Bocoum, 2025).

Cette étude porte sur la route nationale 5 (RN5) en Basse Casamance (région de Ziguinchor, dans le département de Bignona), qui constitue un important axe de transport interne et externe pour la région. Elle constitue un axe de passage obligatoire pour rejoindre la commune de Kafountine qui est la deuxième destination touristique de la région et l'une des zones qui regorgent de nombreuses ressources halieutiques et agroforestières. Elle relie aussi la région à Dakar, à la Gambie, et aux deux Guinées (figure 1). La région de Ziguinchor, l'une des 14 régions

administratives du Sénégal, est située au Sud-ouest du pays et forme la partie occidentale de la Casamance. Elle est limitée à l'Est par la région de Sédiou, à l'Ouest par l'Océan Atlantique, au Nord par la Gambie et au Sud par la Guinée Bissau. Elle occupe une superficie de 7 339 km² (Ndao, 2018).

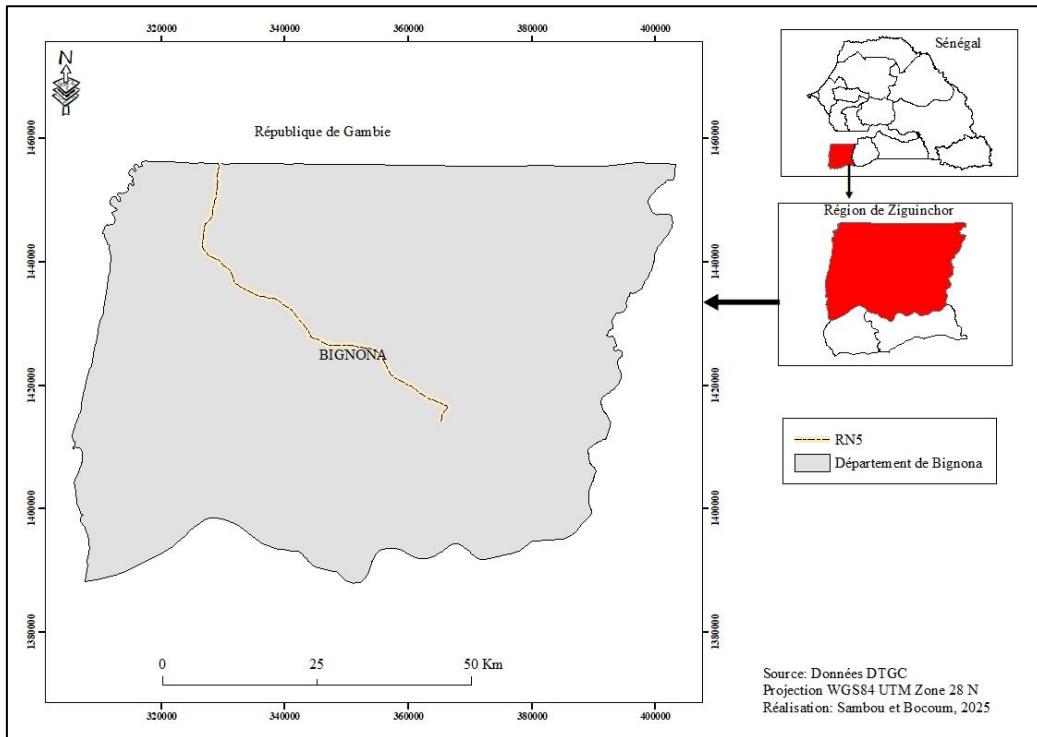


Figure 1 : Situation géographique de la région de Ziguinchor et localisation de la RN5.

L'objectif de cette étude est de faire une analyse approfondie de l'état de la RN5 pour mieux cerner son importance et les difficultés liées à sa praticabilité. Il s'agit dans ce cadre de faire un focus sur l'état de la route et des moyens de transport qui l'empruntent. De ce fait, nous avons émis différentes interrogations : comment les acteurs perçoivent-ils l'état de la RN5 ? Le parc automobile est-il en bon état ? Les passagers sont-ils rassurés en empruntant cet axe ? Quelles sont les risques encourus par les passagers et les transporteurs ? Existent-ils des impacts sur le plan socio-psychologique et économique ? Pour répondre à ces interrogations, nous avons adopté divers outils et méthodes basés sur l'analyse des perceptions de différents acteurs.

2. Matériels et méthodes

Cette étude repose sur une approche qualitative et quantitative. D'abord, l'observation directe a permis de constater l'état de la dégradation de la RN5 et la vétusté du parc automobile. Cette phase a facilité l'observation de la difficulté des déplacements sur cet axe et la prise de photos à titre d'illustrations pour montrer une réalité des faits. En outre, la méthodologie utilisée comporte des entretiens adressés à des personnes ressources. L'entretien représente une méthode de collecte de données qui permet d'appuyer les enquêtes quantitatives et est considéré comme la méthode d'enquête la plus adaptée au recueil des représentations. C'est un outil qui permet en partie d'orienter (semi directif) le discours des personnes interrogées à partir de différents thèmes définis au préalable dans un guide d'entretien par les enquêteurs. Dans ce cadre, un guide d'entretien a été adressé à 13 personnes ressources (le président de la gare routière, six conducteurs, six passagers).

De même, des enquêtes aléatoires par questionnaire ont été réalisées dans la gare routière de Ziguinchor. Les conducteurs qui pratiquent la RN5 ont été les premières cibles pour cette phase de collecte de données. Ensuite, nous avons interrogées les passagers. Au total, nous avons interrogé 109 personnes, dont 55 conducteurs (51%) et 54 passagers (49%).

3. Résultats

3.1. La route nationale RN5, un danger public ?

Les enquêtes réalisées auprès des transporteurs et des passagers ont permis d'avoir une diversité de perceptions sur l'état de la RN5 et des conditions de transport. En effet, 53 sur les 55 transporteurs interrogés, soit 96 % ont l'habitude d'emprunter cette route. Du côté des passagers, 34 sur 54, soit 63 % des enquêtés habitent la région contre 37 % qui sont de passage. Néanmoins, pour ces passagers, 65 % ont l'habitude de voyager sur la RN5. En revanche, 35 % pratiquent cette route occasionnellement. Comme l'illustre la **figure 2**, ces usagers ont un jugement différent sur l'état de la RN5.

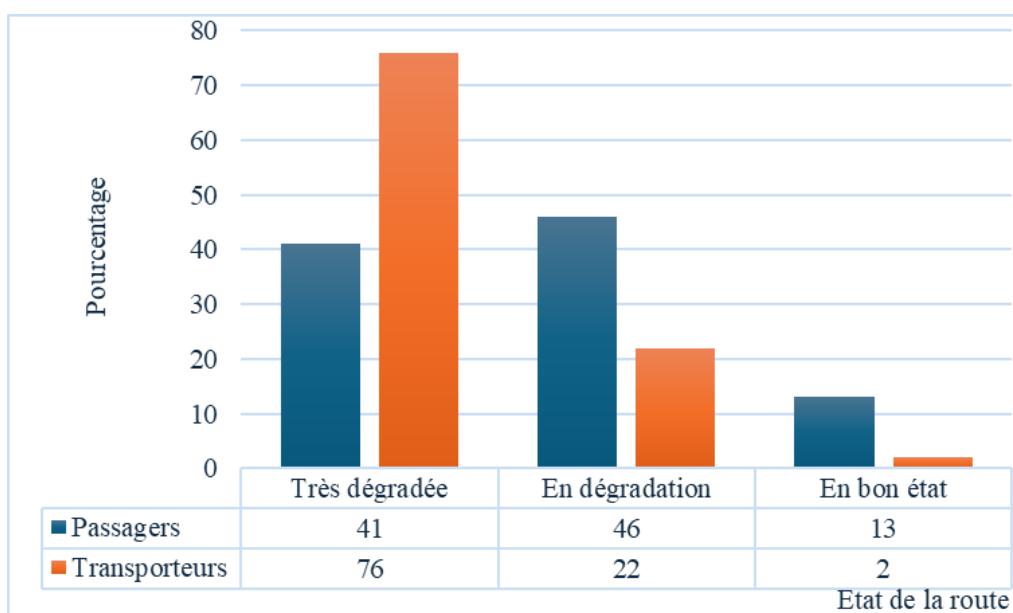


Figure 2 : Perceptions des passagers et des transporteurs sur l'état de la RN5 (auteurs, février 2025).

Selon 76 % des transporteurs et 41 % des passagers enquêtés, l'état de la RN5 est jugé très dégradé. Respectivement 22 % et 46 % de ces catégories d'acteurs l'estiment en état de dégradation. Seuls 2 % des transporteurs et 13 % des passagers pensent qu'elle est en bon état. Cette analyse permet de constater que la majeure partie des transporteurs ont un jugement dépréciatif de l'état de la route, cela s'explique d'une part, par la responsabilité qui leurs incombe en transportant des personnes et des marchandises et d'autre part, par les risques de voir leurs voitures se dégrader rapidement à cause de la route. Dans ce contexte, d'après le Président de la gare routière de Ziguinchor, « *la RN5 est très dégradée et pourtant il y a eu des travaux il n'y a pas très longtemps. Je pense qu'il y a beaucoup de paramètres qu'on ne tient pas en compte lors des constructions des routes, ce qui fait que ces dernières ne tiennent pas longtemps. On ne prévoit pas l'augmentation de la population et les besoins d'extensions des routes, ce qui fait que tu peux constater beaucoup d'habitations à côté des routes, ce qui constitue des dangers permanents. Souvent les réhabilitations sont faites pour calmer la population et les conducteurs, ou pour faire bonne impression avant les élections, mais on ne met pas les moyens nécessaires* » (Entretien auteurs, février 2025). La **planche de photos 1** illustre l'état de dégradation très avancée de la RN5. Cet état s'empire pendant l'hivernage (saison des pluies).



Planche de photos 1 : État de dégradation de la route nationale 5 (auteurs, février 2025).

Un autre problème pointé du doigt réside dans le fait d'une faible, voire absence de signalisation routière permettant de guider le conducteur, comme des balises de sécurité, des flèches de rabattement, des limitations de vitesse. D'après Mansaly, un conducteur « *tout le monde a vu l'état de la route, elle est difficile à pratiquer. Les chauffeurs ont du mal à savoir les entrées et sorties des villages pour adapter les vitesses. Les gens conduisent comme ils veulent. Les militaires ont mis des postes de contrôles avec des barrières sur la route pour réduire les vitesses surtout à l'entrée des villages sur la RN5, mais cela a accentué des accidents surtout quand il pleut, tout devient noir et difficile à voir de loin*figure 3) :

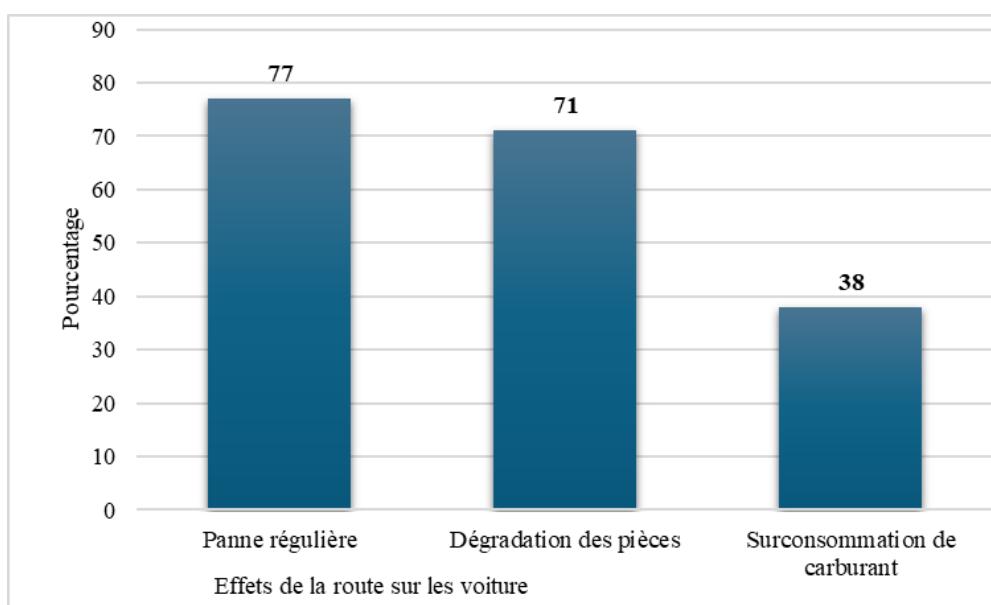


Figure 3 : Impacts de la RN5 sur les voitures selon les transporteurs (auteurs, février 2025).

L'état défectueux de la RN5 occasionne des pannes régulières (pour 77 % des transporteurs), dégradation des pièces de la voiture (71 %) d'entre eux et surconsommation de carburant (38 %). Un transporteur anonyme qui fait Ziguinchor-Kafountine parle des difficultés de cette route en ces termes, « *l'état de la route est catastrophique et on tombe en panne régulièrement. Les conditions sont difficiles, déjà de Ziguinchor à Kafountine vous avez à peu*

près 100 km et il y'a 7 check points des forces de l'ordre en plus de l'état de la route, c'est compliqué pour les transporteurs. Ce qui fait qu'on voit des véhicules qui se renversent sur cette route surtout les gros porteurs venant de Kafountine avec pleines de marchandises comme les produits halieutiques. Ce sont des pertes énormes et on ne peut pas imaginer combien ces opérateurs enregistrent comme pertes sur cette route » (Entretien auteurs, février 2025).

Cependant, le problème de la mobilité sur la RN5 ne se réduit pas à l'état de la route. Il faut aussi considérer l'état des voitures qui constitue un frein pour les déplacements. Pour 48 % des passagers enquêtés, le parc automobile assurant le transport entre Ziguinchor-Kafountine, Diouloulou ou Séléty est jugé très vétuste. Respectivement, 35 % et 17 % d'entre eux le trouve acceptable et en bon état. La plupart des voitures de transports sur cet axe ou de la région en général sont très anciennes (**planche de photos 2**).



Planche de photos 2 : État des voitures des transports sur la RN5 (auteurs, février 2025).

Les problèmes liés aux véhicules sont accentués des pratiques frauduleuses : non-respect des visites techniques et corruption récurrente sur la route avec des agents qui prennent des billets aux conducteurs et n'alimentent pas les caisses de l'État tout en fermant les yeux sur les dangers et les infractions. D'après le Président de la gare routière de Ziguinchor, « *les voitures qui circulent ici ont leurs papiers en règle mais l'état des voitures laisse à désirer, il y a donc des questions à se poser sur comment les contrôles techniques sont réalisés, ou comment les cartes grises sont délivrées* » (Entretien auteurs, février 2025).

Enfin, le problème de la mobilité est également dû à l'attitude des conducteurs : manque de formation, non-respect du code de la route mais aussi des clients et des espaces publics. D'après un chauffeur anonyme « *je suis conducteur mais je trouve que certains chauffeurs manquent de formation et de culture de propreté, on jette des déchets partout et les voitures ne sont pas entretenus. Il y a un vrai problème de discipline et de formation, ce qui fait qu'on note de plus en plus d'accidents sur la route. Les gens ne respectent même pas les panneaux, on respecte que les agents de sécurité sur les routes, après les postes de contrôles, c'est le désordre total et pourtant ces panneaux de signalisation constituent un agent de contrôle pour chaque conducteur qui se dit détenir son permis de conduire. Tout cela se justifie par un manque de formation et de sensibilisation et par l'absence de sanctions sévères. Les gens font des dégâts sur la route, après il n'y a rien qui se passe, tout se négocie ici, c'est grave* » (Entretien auteurs, février 2025).

3.2. Impacts socio-psychologique et économique pour les passagers, transporteurs et riverains de la RN5

L'état défectueux des routes et la vétusté des véhicules de transport ont des conséquences néfastes sur les usagers et les habitants riverains. Ainsi, le temps de trajet est perçu comme « très long » pour 61 % des transporteurs et 34 % des passagers, et « long » pour respectivement 36 % et 42 % d'entre eux. Ce temps est estimé normal pour 3 % des transporteurs et 24 % des passagers. L'allongement du temps de trajet aurait des incidences sur les activités des transporteurs : une baisse des revenus et une augmentation des dépenses (87 % des répondants) et une hausse des prix de transport pour combler les dépenses (13 % des répondants). Un transporteur assurant le trajet Ziguinchor-Séléty explique en ces termes : « *c'est vrai que la situation de la route ne nous aide pas, mais on n'a pas le choix on est obligé de nous adapter. Le temps de trajet est devenu plus long, on peut faire presque 2 heures entre Ziguinchor et Diouloulou qui ne fait que 80 km. C'est très difficile pour les transporteurs tout en sachant que le carburant est aussi cher. Malgré cela le prix de transport reste le même, on cherche quand même à colmater sur les prix des bagages des passagers pour combler les dépenses* » (Entretien auteurs, février 2025).

Ces contraintes routières entraînent également des accidents. La circulation n'est pas rectiligne, car les conducteurs essayent de contourner les parties dégradées. Cela favorise une conduite anarchique qui met les autres usagers en danger. Par exemple, les bords de route sont devenus des zones de rencontres entre véhicules, mettant en danger d'autres usagers plus vulnérables, comme les piétons ou les cyclistes (**planche de photos 3**).



Planche de photos 3 : Adaptation de la conduite en fonction de l'état de la route (auteurs, février 2025).

Les accidents sont devenus fréquents. 62 % des transporteurs et 57 % des passagers affirment avoir entendu et/ou vu des accidents sur la RN5 au cours de l'année 2024, contre respectivement 38 % et 43 % qui disent n'avoir pas été au courant, ni constater de tels incidents. Au-delà des risques d'accidents, les usagers ont des appréhensions avant de prendre cette route (**figure 4**).

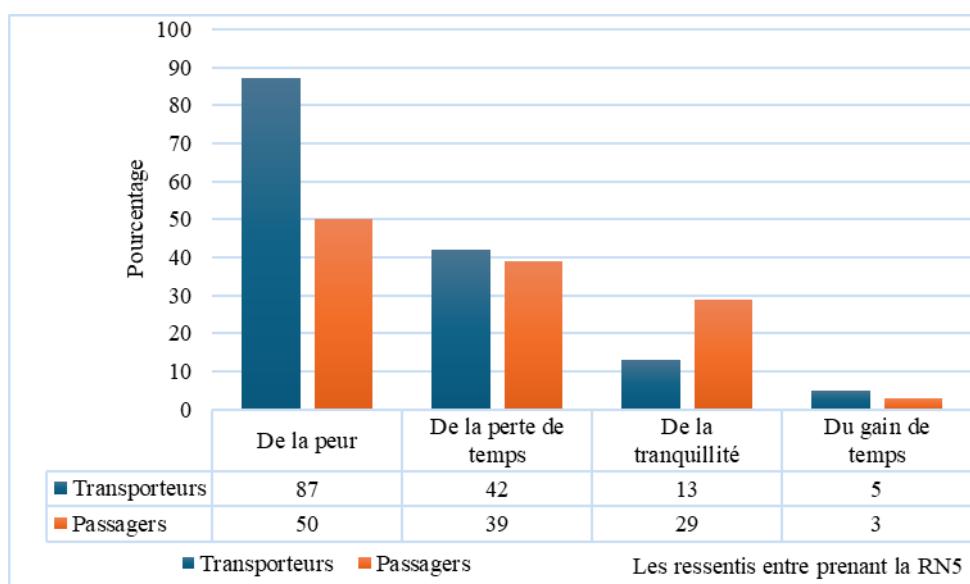


Figure 4 : Ressentis des transporteurs et passagers en abordant la RN5 (auteurs, février 2025).

La **figure 4** montre qu'en abordant la RN5 dans son état actuel, 87 % des transporteurs et 50 % des passagers ressentent de la peur. Par ailleurs, 42 % des transporteurs et 39 % des passagers évoquent une perte de temps à laquelle s'ajoutent fatigue et douleurs dues aux ralentissements et aux secousses liées au mauvais état de la route. Un conducteur souligne à ce sujet que : « *la route est très dégradée et nous rencontrons d'énormes difficultés lors des voyages. Nous dépensons beaucoup pour dépanner nos véhicules et pour acheter du carburant parce que la route est très chaotique et les trajets sont longs. Parfois, nous dépensons à perte et les chauffeurs qui empruntent cette route ont tous des courbatures régulièrement* ».

Un passager allant à Diouloulou affirme que dans ce contexte, « *tout le trajet est rythmé par des secousses dues à l'état de la route. Prendre cette route est un grand risque et cela fait vraiment penser. Si tu fais la route Ziguinchor-Diouloulou, tu arrives très fatigué avec des courbatures* » (Entretien auteurs, février 2025). Cependant, 13 % des transporteurs et 29 % des passagers affirment être tranquilles sur cette route. Certains trouvent même qu'ils gagnent du temps en l'empruntant (5 % des transporteurs et 3 % des passagers). A ce propos, un passager déclare que « *c'est vrai que la route est dégradée mais je ne sens pas de peur en voyageant, je suis habitué à prendre cette route, donc je suis tranquille. En plus les transporteurs connaissent bien la route, donc il n'y a pas de risques* » (Entretien auteurs, février 2025).

La qualité de la route et des voitures a des impacts sur la sécurité des passagers et des riverains, selon 78 % des passagers, contre 22 % qui le contredisent. Ces impacts incluent : fatigue et courbatures (65 % des répondants), insécurité des habitants le long de la route (48 %), difficulté d'évacuation des malades (34 %), et exposition à la poussière (18 %). Deux pour cent (2 %) évoquent d'autres conséquences. Un passager rapporte qu'« *une fois l'accouchement d'une femme dans l'ambulance à cause de l'état de la route* » (Entretien auteurs, février 2025).

Du côté des transporteurs, 96 % (53 sur 55) estiment que l'état de la route et des voitures a un impact négatif sur la sécurité contre 4 % qui affirment le contraire. Les conséquences citées sont multiples (voir **figure 5**) : fatigue et courbatures (78 %), risques d'accidents fréquents (69 %), efforts physiques importants requis pendant le trajet (51 %), insécurité pour les riverains (28 %), et exposition à la poussière (8 %). Un transporteur confie en ces mots : « *nous perdons beaucoup de temps et nous avons des pannes régulières. Les conditions de transport sont difficiles et les forces de sécurité aussi doivent revoir leurs façons de faire. Nous ne refusons pas être contrôlés mais ils exagèrent parfois avec des infractions infondées. Cette route est tout sauf une bonne route surtout pendant l'hivernage, et c'est la cause des nombreux accidents. Les gens parlent trop des accidents en accusant les chauffeurs sans connaître l'état de la route* » (Entretien auteurs, février 2025).

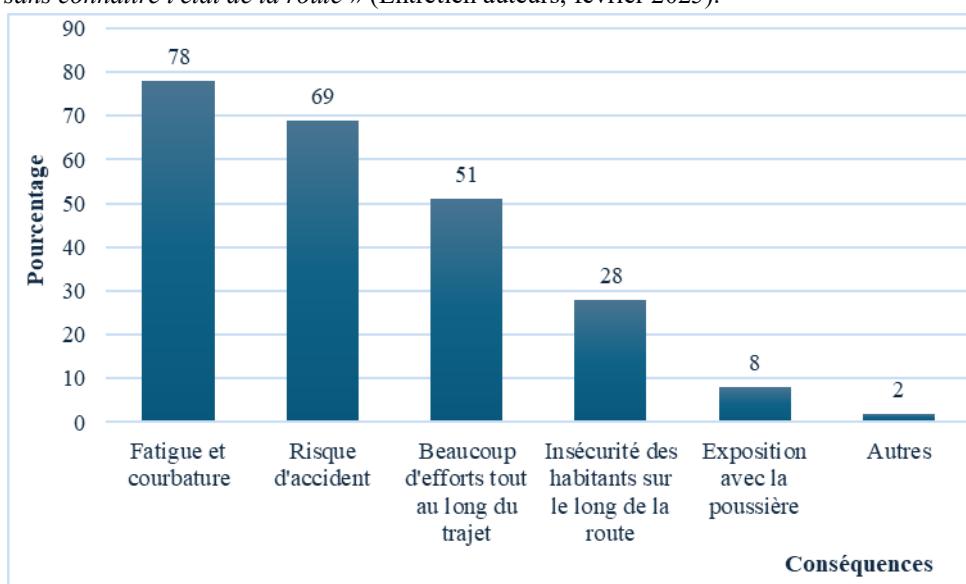


Figure 5 : Conséquences de l'état des voitures et de la route sur les transporteurs, les passagers et les riverains le long de la RN5 (auteurs, février 2025).

De même, la qualité de la route et des voitures entraîne des conséquences sur les activités socio-économiques pour 81 % des passagers, contre 19 % qui pensent le contraire. Dans une question à choix multiple, les passagers ont mentionné différentes conséquences liées à cette situation. Elle rend difficile l'accessibilité des villages (selon 56

% des passagers), elle n'encourage pas les acheteurs à aller vers les villages, elle augmente les dépenses (selon 27 % des passagers), elle favorise l'augmentation du prix des produits (selon 16 % des passagers).

Dans ce cadre, une femme vendeuse de poisson déclare en ces termes : « *je fais ce trajet deux à trois fois dans la semaine, mais cette route est très pénible et certaines voitures sont inconfortables. On passe beaucoup de temps sur la route, cela entraîne la dégradation de nos produits, avec l'effet de la chaleur, la glace que nous mettons ne tient pas pendant tout le trajet* » (Entretien auteurs, février 2025). Un conducteur ajoute que « *les conditions sont difficiles et tu vois parfois des camions chargés des poissons venant de Kafountine, tomber en panne pendant des jours. Ce qui constitue des pertes énormes pour l'économie.* » (Entretien auteurs, février 2025).

La Casamance manque d'infrastructures routières adaptées pour mieux exploiter sa richesse et booster son économie. Hormis la réalisation de certaines routes comme la RN6, la route des Kalounayes, celle de Blouf et Sédiou, en plus de la RN4 en construction, toutes les autres ne sont pas de bonne qualité et cela enfreint le développement de la région. Un conducteur explique ceci : « *j'habite à Kaguite mais je laisse mon véhicule ici quand je vais au village faute de route de qualité et nos produits (mangues, oranges, papayes etc.), pourrissent parce que les gens peinent à les transporter ailleurs. Donc cette question est presque partout en Casamance et les autorités doivent travailler pour améliorer les routes* » (Entretien auteurs, février 2025). La RN5 permet de rallier la commune de Kafountine, deuxième destination touristique de la région, et qui détient le premier quai de pêche au niveau régional et le deuxième au niveau national après celui de Cayar. Pourtant, cette route reste, depuis des années, difficilement praticable, ce qui entrave le développement de toute la région.

3.3. Vers l'amélioration de l'accessibilité et des conditions de transports de la région de Ziguinchor

Le désenclavement et l'inclusion territoriale par un développement des infrastructures de transports se placent aujourd'hui au cœur des débats de développement des pays, en particulier ceux d'Afrique subsaharienne. La Commission Économique pour l'Afrique considère que l'atteinte de l'objectif 1 des Objectifs du millénaire pour le développement (OMD) qui est d'éliminer l'extrême pauvreté et la faim dans le continent passe par un développement des infrastructures de transport. La croissance de ce secteur peut contribuer au développement durable en donnant accès à des opportunités pour les citoyens et les entreprises. Il n'y a pas de développement possible sans organisation des transports (Offner, 1993 ; Frenay, 1996).

Les autorités étatiques ont adopté des programmes phares pour dynamiser le développement du transport de la région Casamance au Sénégal (voir encadré 1). Malgré la diversité des réalisations, la RN5 enregistre une absence de signalisation pour aider la communication et faciliter la circulation sur cette route. Sur l'axe Bignona-Séléty, presque chaque année, des petits travaux sont réalisés, parfois pour fermer des nids-de-poule, et qui ne tiennent pas longtemps. Pour régler l'état désastreux des routes, le Président de la Gare routière de Ziguinchor pense qu'« *il faut faire des études approfondies avant de construire des routes parce que ça ne sert à rien de construire des routes en mettant beaucoup d'argent sans miser sur la durabilité. L'État doit aussi faire des subventions et réduire les taxes douanières pour faciliter les investissements pour renouveler le parc automobile. La cherté des taxes douanières fait que les gens n'investissent pas trop dans ce domaine, on n'a que des vieilles voitures qui circulent dans la région* » (Entretien auteurs, février 2025). On note également un problème d'organisation dans le secteur de transport et l'absence d'investissement pour le renouvellement du parc automobile. Pour Mansaly, « *les prix des voitures sont chers, les conducteurs qui les achètent passent toute leur vie à payer des dettes, ce qui fait qu'ils ne se reposent pas, cela entraîne la recrudescence des accidents. Pour améliorer les conditions de transport, l'État*

du Sénégal doit aider les chauffeurs à faire la transition en changeant leurs véhicules » (Entretien auteurs, février 2025).

En outre, il y a eu des politiques allant dans le sens d'améliorer l'état des routes et de renouveler le parc automobile, mais il n'y a pas assez de moyens et de suivis sur la formation des chauffeurs, mais aussi de rigueurs dans les sanctions pour faire respecter les règles. Dans ce cadre, un conducteur anonyme pense que pour régler ces problèmes « *il faut impérativement faire un renforcement de capacité aux conducteurs. Pour ce faire, il faut réglementer les auto-écoles et faire des formations rigoureuses aux conducteurs en leurs imposants des délais. Cela permettra de sanctionner ceux qui ne vont pas les faire ou ceux qui ne respecteront pas les délais. Je suis aussi partisan des permis à point et je suis sûr que si on l'adoptait, de nombreux conducteurs ne vont plus conduire*

 » (Entretien auteurs, février 2025).

De plus, pour lutter contre la corruption sur les routes, le gouvernement a adopté la digitalisation du paiement des amendes liées aux infractions routières. Avec cette digitalisation, les conducteurs gagnent du temps en payant directement leurs amendes sur les plateformes mobiles et par carte bancaire. Ce qui leur permet de récupérer leur permis de conduire, leur carte grise ou assurance sans être obligés d'aller au Commissariat de police ou à la Brigade de gendarmerie. Elle permet aussi à l'État d'avoir un meilleur suivi du traitement et la collecte des fonds gérés par le régisseur. Dans un entretien, Cheikh Tidiane Diop, Directeur général de la Compétitivité publique et du Trésor affirme que « *ce projet s'inscrit dans le cadre de la modernisation de l'Administration publique et de l'amélioration de la qualité des services rendus aux usagers. Dans le système antérieur, vous pouvez faire une infraction ici et aller faire des kilomètres pour payer et revenir prendre votre permis. Dans ce système, on vous permet par tous les moyens de paiement agréés par la Banque centrale de l'Afrique de l'Ouest de payer sur le lieu de commission de l'infraction et de repartir avec vos papiers, c'est plus simple, c'est plus transparent et ça donne un gain de temps énorme* ». Il soutient également que ce projet pilote ne couvre pour le moment que la région de Dakar, en annonçant des évaluations dans quelques mois pour améliorer l'algorithme. À l'issue de cette évaluation, ce projet sera déployé à l'échelle nationale. À ce jour, la RN5 demeure dans une situation désastreuse.

- Dans le Plan Sénégal émergent (PSE), le secteur du transport a constitué un point majeur et a fait l'objet d'un diagnostic qui fait apparaître les points saillants. Il est ressorti de celui-ci une faible intégration des différents modes, un réseau inégalement réparti entre les différentes localités, la vétusté du parc et des infrastructures ainsi que la concentration des activités portuaires dans la capitale. En 2018, le secteur a connu beaucoup de changements, notamment avec les projets de construction de grandes infrastructures en milieu rural et urbain. L'amélioration des réseaux de communication a permis non seulement de faciliter les déplacements mais aussi a généré des ressources importantes pour le pays. Selon l'ANSD (2020), la contribution des services de transport au Produit Intérieur Brut (PIB) est évaluée à 2,1 % en 2018. Elle est restée stable par rapport à 2017. La richesse créée par les services de transport est évaluée à 275,745 milliards en 2018, soit une hausse de 9 % par rapport à 2017 (ASND, 2020).

- La volonté de l'État de désenclaver la Casamance et de relancer les activités économiques à l'image du tourisme a été énoncée par l'ex-président de la république Macky Sall et plusieurs des mesures ont été adoptées :

- La réhabilitation et le renforcement des axes routiers à l'intérieur du pôle Sud. La réalisation des ponts de Baïla et de Diouloulou et des boucles de Fogny et des Kalounayes vise à changer considérablement le visage de la région en facilitant les déplacements et en boostant les secteurs porteurs de croissance. Cependant, il faut préciser que derrière ces ponts, les routes sont dans des états de dégradation très avancés, ce qui ne favorisent pas la fluidité des déplacements à la sortie de ces derniers ;

- L'inauguration du pont Sénégambie (le 20 janvier 2019) qui a été réalisé à hauteur de 75 millions d'euros sur une durée d'environ un an scelle le renouveau des relations entre le Sénégal et la Gambie. Il a pour but de fluidifier les relations et les échanges commerciaux entre les deux pays et les pays limitrophes. La partie du Sénégal est conçue dans le cadre d'un plan global d'intégration régionale et de désenclavement de la Casamance. Financé par la Banque africaine de développement, le pont de Farafenni, long de 1000 m et large de 12 m, est un grand pas vers le désenclavement et ouvre de nouvelles opportunités pour la Casamance. Ses trois régions (Ziguinchor, Kolda et Sédhiou) offrent des opportunités (agricoles, halieutiques et touristiques), inhibées principalement par l'absence d'infrastructures permettant d'acheminer les productions.

- La mise en service en mars 2015 d'une ligne maritime régulière reliant Dakar à Ziguinchor avec trois bateaux et une baisse significative des prix de transports maritimes. Avec un réseau hydrographique dense, la voie fluviale et maritime a longtemps joué un rôle primordial dans la circulation des personnes et des biens dans la région de Ziguinchor et du sud du pays à la capitale. Ce secteur a connu des avancées significatives avec le développement des infrastructures portuaires dans la région et le dragage du fleuve Casamance.

- Les liaisons aériennes journalières entre Dakar et Ziguinchor ou Cap Skirring, par le lancement le 14 mai 2018 de la compagnie aérienne nationale Air Sénégal avec une baisse du billet d'avion (66000 FCFA le billet aller-retour). Dans une zone enclavée comme Ziguinchor, le développement du tourisme repose nécessairement sur une amélioration du transport aérien qui est vital pour la promotion de l'activité (Dieng, 2008 ; Bocoum, 2025). La région dispose de deux aéroports à Ziguinchor et au Cap Skirring et un aérodrome à Abéné (fermé). L'aéroport du Cap-Skirring reçoit des vols nationaux et internationaux, contrairement à celui de Ziguinchor qui reçoit que des vols nationaux et qui, d'ailleurs est actuellement en travaux.

Encadré 1 : Résumé de l'ensemble des infrastructures de transport de la région et leurs impacts socioéconomiques

Conclusion

La route nationale 5 est devenue difficile à pratiquer, elle est perçue comme étant très dégradée selon 76 % des transporteurs et 41 % des passagers et elle est jugée en dégradation selon respectivement 22 % et 46 % des mêmes acteurs. L'état de la route a des impacts sur les véhicules selon 97 % des transporteurs. Elle occasionne des pannes régulières selon 77 % des transporteurs, la dégradation des pièces de voitures (71 %) et la surconsommation de carburant (38 %). De même, pour 78 % des enquêtés, l'état de la route entraîne de la fatigue et des courbatures pour les usagers de la route, 69 % parlent de risque d'accident récurrents sur cette route, 51 % affirment que cette route nécessite beaucoup d'efforts tout au long du trajet, 28 % parlent d'insécurité des habitants sur le long de la route, et pour 8 % cette situation entraîne une exposition avec la poussière pour les usagers et les habitants. Au-delà de la qualité de la route, celle des voitures cause problème également. La qualité de la route et des voitures a des impacts sur la sécurité des passagers et des habitants sur le long de la route selon 78 % des passagers. Elle a aussi des impacts sur les activités socio-économiques selon 81 % du fait qu'elle rend difficile l'accessibilité des villages (selon 56 % des passagers). De plus, elle n'encourage pas les acheteurs à aller vers les villages, et favorise l'augmentation des dépenses selon 27 % des passagers, ainsi que l'augmentation des prix des produits selon 16 % des passagers.

Ces problèmes liés à l'état des routes, celui des voitures et l'attitude des conducteurs ne sont pas sans conséquences sur les passagers, les transporteurs et les habitants sur le long de la RN5. Ainsi, pour les transporteurs cette situation entraîne une baisse des revenus et une augmentation des dépenses (87 % des répondants) et une augmentation des prix de transport pour combler les dépenses (13 % des répondants). La qualité de la route et des voitures a des impacts sur la sécurité et la santé des usagers. Elle entraîne fatigue et courbature des passagers (selon 65 % des répondants), l'insécurité des habitants sur le long de la route (selon 48 % des répondants). L'état actuel de cette route ne facilite pas l'évacuation des malades (34 % des enquêtés) et elle expose les habitants et les passagers à la poussière (18 % des répondants).

Les autorités étatiques ont adopté des programmes phares pour dynamiser le développement du transport de la région. On peut citer, entre autres, l'inauguration des bateaux « Aguène » et « Diambogne », le dragage du fleuve Casamance, la réalisation des boucles du Blouf et des Kalounayes, la construction en cours de la RN4 et le développement du transport urbain. La région a connu des avancées significatives sur le volet de la communication interne et externe (terrestre, maritime et aérienne), mais la RN5 reste dans un état désastreux.

REFERENCES

- [1] ANSD, (2020). Situation Economique et Sociale du Sénégal édition 2017/2018. Juillet 2020. 21 pages.
- [2] Bayogo, Y., & Togola, L. (2023). Effets socio-psychologiques du transport routier des voyageurs : Cas de la congestion routière et des accidents du transport routier dans la ville de Bamako. *International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics*, 4(4-2), 156-170.
<https://doi.org/10.5281/zenodo.8245060>
- [3] Bocoum, S. (2024). Tourisme rural intégré, facteur de résilience des territoires enclavés : étude du campement villageois dans la localité d'Affiniam (Basse Casamance/Sénégal). *Revue Sciences Eaux et Territoires INRAE*. Numéro 46. 7 pages. <https://doi.org/10.20870/Revue-SET.2024.46.8222>
- [4] Bocoum, S. (2024). *Le tourisme littoral en Basse Casamance (Sénégal) entre perceptions et réalités : diagnostics, contraintes, potentialités*. Thèse de Géographie. Université d'Orléans ; Université Assane Seck (Ziguinchor, Sénégal), 420 pages.

- [5] Bocoum, S. (2025). « Tourisme de la basse Casamance face à différentes contraintes à juguler », *African Scientific Journal « Volume 03, Num28 »* pp : 0317-0347.
- [6] Cabré, M.A., et Arraràs, A.S. (2017). L'enclavement de Kolda (Sénégal). La mobilité des vivants et des défunts. pp. 31-45. ISSN 0211-5557.
- [7] Chaléard, J-L., Chanson-Jabeur, C. (2006). De l'état des lieux aux perspectives. In *Le chemin de fer en Afrique*. Paris : Karthala : PRODIG : Sedet. P.9-16
- [8] Dieng, M. (2008). *Réseaux et systèmes de télécommunications dans une région périphérique du Sénégal : Ziguinchor en Casamance*. Thèse de doctorat non publié, Université de Bordeaux III, 391 pages.
- [9] Frenay, P. (1996). Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne de transport en Afrique subsaharienne. In SITRASS, Brazzaville, 27-37.
- [10] Jaglin S., et Steck B. (2008). Réseaux et frontières Géopolitiques. *Flux N° 71*, Janvier-Mars 2008, 47 pages.
- [11] Lombard, J. (2005). Continuités ou ruptures territoriales au Sénégal : au risque du transport ? *Les Cahiers d'Outre-mer*, 229, pp.4
- [12] Magrin, G, et Ninot, O. (2005). « Les zones soudanaises du Tchad et du Sénégal : deux Suds enclavés entre mondialisation et marginalisation ». *Espace, populations et sociétés*, N°1, pp. 15-30.
- [13] Mané, O. (2019). Les accidents de la circulation dans la Commune de Mbour au Sénégal : état des lieux et propositions de solutions, mémoire universitaire, université Senghor.
- [14] Ndao, M.L. (2018). « Cueillir pour survivre, un exemple d'adaptation à la crise agricole et sociale dans la commune de Niaguis (Ziguinchor, Sénégal) ». *Géoconfluences*. 16 pages
- [15] Offner, J.M. (1993). Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique, *L'Espace géographique*, n°3, pp. 233-242.
- [16] Séne, A.M., et Kane I. (2018). Enclavement et contraintes au développement des transports au Sénégal : cas de la ville de Ziguinchor. *Revue des études multidisciplinaires en sciences économiques et sociales* numéro 7. Janvier – Juin 2018. 24 pages.
- [17] Yonlihinza, I.A. (2011) *Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger*. Doctorat en Economies et finances. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II; Université Abdou Moumouni. Français. NNT : 2011TOU20134. tel-00675205