

Journal International des Sachants

REVUE SCIENTIFIQUE
PLURIDISCIPLINAIRE



Journal International
des Sachants



Fréquence
TRIMESTRIELLE

ISSN-P : 3079-3009

ISSN-L : 3079-3017

www.revuejds.net

info@revuejds.net

**Volume 2,
Numéro 1,
Février 2026**



**LES ÉDITIONS
CROCO**



**Journal International
des Sachants**



Revue scientifique pluridisciplinaire

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Site web: <https://revuejds.net/>

Email : revuejds@gmail.com

Publié en Open Access



Abidjan, République de Côte d'Ivoire

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

INDEXATIONS ET REFERENCEMENTS INTERNATIONAUX

Pour toutes informations sur les indexations et référencements internationaux du **Journal International des Sachants (JDS)**, consultez les bases de données ci-dessous :



<https://sjifactor.com/passport.php?id=24370>



<https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/3079-3009>



<https://ascidatabase.com/masterjournalist.php?v=3079-3009>



<https://ipindexing.com/journal-details/Journal-International-des-Sachants-/2526>



<https://www.entrevues.org/revues/journal-international-des-sachants/>

Impact factor : SJIF 2026 : 5.329

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

REVUE ELECTRONIQUE

Journal International des Sachants (JDS)

Revue Scientifique pluridisciplinaire

ISSN-P: 3079-3009 (Print ou imprimé)

ISSN-L: 3079-3017 (Online ou en Ligne)

Equipe Editoriale

Directeur de publication : Les Éditions Croco

Rédacteur en chef : SANOGO Tiantio Epouse BAMBA, INSAAC, Côte d'Ivoire

Chargé de diffusion et de marketing : ETTIEN N'Doua Etienne, UFHB, Côte d'Ivoire

Webmaster : KOUAKOU Kouadio Sanguen, UAO, Côte d'Ivoire

Comité Scientifique

ADOUBI Thierry Hugues, Maître conférences, Université Alassane Ouattara ;

ALLABA Djama Ignace, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;

ASSEKA Tchoman François, Maître de conférences, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

ASSUÉ Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences, Géographie, Université Alassane Ouattara ;

BA Idrissa, Professeur Titulaire, Université Cheikh Anta Diop ;

BAKAYOKO Mamadou, Maître de Conférence, Université Alassane Ouattara ;

BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara ;

DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara ;

FAYE Valy, Maître de Conférences, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;

KAMARA Adama, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;

KAZON Diescieu Aubin Sylvere, Maître de Conférence, Université Félix Houphouët-Boigny ;

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

N'DAH Didier, professeur titulaire, Université d'Abomey-Calavi ;

OULAI Jean-Claude, Professeur titulaire, Communication, Université Alassane Ouattara ;

SARR Nissire Mouhamadou, Maître de Conférences, Université Cheikh Anta Diop ;

SILUE Oumar, Maître conférences, Université Alassane Ouattara ;

TOPPE Eckra Lath, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara ;

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Comité de lecture

AYENON Séka Fernand, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 KANGA Kouakou Hermann Michel, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;
 KAZON Diescieu Aubin Sylvere, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 KONAN Koffi Syntor, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;
 MAMADOU Bamba, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;
 MEITÉ Ben Soualiouo, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 OZOUKOU Koudou François, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 SIDIBÉ Moussa, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara ;
 SILUE N'tchabétien Oumar, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;
 TRAORE Amadou, Maître de Conférences, Université de Ségou

Comité de rédaction

AHOUE Jean-Jacques, Assistant, Université de San-Pedro ;
 ASSEKA Tchoman François Maître de conférences, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 BALDÉ Yoro Mamadou, Maître-Assistant, FASTEF, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;
 BAMBA Fatoumata, Maître Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;
 BROU N'Goran Alphonse, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 COULIBALY Wayarga, Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 COULIBALY Yallamoussa, Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 DAO Salifou, Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 DJE Yao Lopez, Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 DJIGUE Sidjé Edwige Françoise, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara ;
 DJOKOURI Innocent, Maître-Assistante, Université Péléforo Gon Coulibaly ;
 GBOLA serge Arnaud, Maître Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 EHILE Kadja Olivier Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 GUEYE Yoro Emmanuel, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

KAZIO Djidjé Jean-Jacques, Assistant, Université de Bondoukou ;
 KONE Kiyali, Maître Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;
 KONE Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 KONE Tchima Rolland, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 KONE Tiégbè Gaston, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 KOUAME Affoua Eugénie, Assistante, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 LOBA Léon Fabrice, Attaché de Recherche, Institut d'Histoire d'Art et d'Archéologie Africain (IHAAA) ;
 MOULARET Renaud-Guy Ahioua, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 N'DAYE El Hadj Amadou Ba, Maître-Assistant, FASTEF, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;
 SANOGO Tiantio épouse BAMBA, Maître-Assistante, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 SYLLA Makémissa, Assistante, Université Alassane Ouattara ;
 TIE BI Galla Guy Rolland Maître-Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 TOURE Gninin Aicha, Maître-Assistante, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 TOURE Kignigouoni Dieudonné Espérance, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 TRAORE Fanta, Assistante, Université Alassane Ouattara ;
 TRAORE Sogotienin Ramata, Maître-Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;
 YAO Elisabeth, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara ;
 YOKORE Zibé Nestor, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 ZABSONRE Moussa, Maître-Assistant, Université Yembila Abdoulaye Toguyeni.

COORDINATEUR GENERAL DU NUMERO :

AYENON Séka Fernand
Maître de conférences CAMES,
Université Félix Houphouët-Boigny

.....

Contacts JDS

Site web: <https://revuejds.net/>
Email : revuejds@gmail.com
Tél. : + 225 0779360611 / 07480453267

.....

Indexations et référencements internationaux :

Sjifactor: <https://sjifactor.com/passport.php?id=24370>

ARI : <https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/3079-3009>

ASCI: <https://ascidatabase.com/masterjournalist.php?v=3079-3009>

IPIndexing: <https://ipindexing.com/journal-details/Journal-International-des-Sachants-2526>

Ent'revues: <https://www.entrevues.org/revues/journal-international-des-sachants>

Impact factor : SJIF 2026 : 5.329

ISSN-P: 3079-3009
ISSN-L: 3079-3017

PRESENTATION DE JDS

Le Journal International des Sachants (JDS) est une revue scientifique pluridisciplinaire dédiée à la valorisation et à la vulgarisation des résultats de recherches innovantes, de découvertes de pointe et de productions scientifiques originales et pertinentes dans divers domaines scientifiques. Disposant de comité scientifique et de lecture, la revue **JDS** offre ainsi aux chercheurs du monde entier, une plateforme de publication de haute qualité en favorisant le partage des connaissances et de la collaboration au sein de la communauté scientifique.

JDS est une revue évaluée par des pairs (*blind peer review*) et en libre accès "*Open access*" relevant des Editions Croco. Il publie les articles dans le domaine des Sciences Humaines et Sociales ; Langues et littérature ; Art, patrimoine et culture ; Sciences du Langage et de la Communication ; Sciences Economiques et de Gestion ; Sciences politiques et Juridiques. Dans sa vision d'ouverture, **JDS** encourage la collaboration interdisciplinaire entre les chercheurs de tous les pays africains et du monde.

Les articles proposés doivent respecter la ligne éditoriale de la revue. Ils doivent être originaux et n'avoir jamais fait l'objet d'une acceptation pour publication dans une autre revue à comité de lecture. Ils sont soumis à une sélection initiale par l'éditeur, puis à un processus rigoureux d'évaluation par les pairs en double aveugle avant publication.

PROTOCOLE DE REDACTION DE JDS

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

Structure générale de l'article :

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

Présentation de l'article :

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

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

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Références bibliographiques

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

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

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

- Pour les sources orales, réaliser un tableau dont les colonnes comportent un numéro d'ordre, nom et prénoms des informateurs, la date et le lieu de l'entretien, la qualité et la profession des informateurs, son âge ou sa date de naissance et les principaux thèmes abordés au cours des entretiens. Dans ce tableau, les noms des informateurs sont présentés en ordre alphabétique
- Pour les sources d'archives, il faut mentionner en toutes lettres, à la première occurrence, le lieu de conservation des documents suivi de l'abréviation entre parenthèses, la série et l'année. C'est l'abréviation qui est utilisée dans les occurrences suivantes :

Ex. : Abidjan, Archives nationales de Côte d'Ivoire (A.N.C.I), 1EE28, 1899.

- Pour les ouvrages, on note le NOM et le prénom de l'auteur suivis de l'année de publication, du titre de l'ouvrage en italique, du lieu de publication, du nom de la société d'édition et du nombre de page.

Ex : LATTE Egue Jean-Michel, 2018, *L'histoire des Odzokru, peuple du sud de la Côte d'Ivoire, des origines au XIX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 252 p.

- Pour les périodiques, le NOM et le(s) prénom(s) de l'auteur sont suivis de l'année de la publication, du titre de l'article entre guillemets, du nom du périodique en italique, du numéro du volume, du numéro du périodique dans le volume et des pages.

Ex : BAMBA Mamadou, 2022, « Les Dafing dans l'évolution économique et socio-culturelle de Bouaké, 1878-1939 », *NZASSA*, N°8, p.361-372.

NB : Le non-respect de ces recommandations ci-dessus conduit au rejet systématique du manuscrit.

SOMMAIRE

SECTION 1 : LANGUES & LITTERATURE

Etudes germaniques

1. **Umwandlung von Sprichwörtern in Slogans im Werbediskurs:
eine Untersuchung einiger deutscher Slogans**
Égni Stéphane Dieudonné ÉNIGNI & Epié Augustine Michaela BONGBA 1-17

Etudes hispaniques

2. **La Contrarreforma y la devoción popular en la España del Siglo de Oro**
GONKALIE Gbana Francis 18-31
3. **Políticas públicas y atención a las mujeres víctimas
de violencia machista en España**
Kassoum SORO..... 32-48
4. **Estética de lo abyecto en la familia de pascual Duarte de Camilo José Cela**
Oumar MANGANE..... 49-64
5. **El dilema cubano, entre “revolución” y apertura al mundo**
Dogba Léonce BAWA..... 65-78
6. **La trahison comme acte de libération dans reivindicación
del conde don Julián de Juan Goytisolo**
Christine Abenan SIGNO..... 79-86
7. **La crisis económica de 2008 y su repercusión sociopolítica en España**
Kouadio Stéphane-Yannick KONAN..... 87-98

Lettres Modernes

8. **« Miss lolos » de Frédéric Éhui Meiway :
un discours hétérogène au service de l’expressivité**
Bini Kouamé PRAO, Yao Gatién KONAN & Tchékpoho SORO 99-111

SECTION 2 : COMMUNICATION, ARTS, CULTURE ET PATRIMOINE

Sciences du langage et de la communication

9. **Industrialisation de la visibilité et reconfiguration du débat public
dans l’émission Jakaarlo Bi**
Alioune Badara GUEYE..... 112-127
10. **Appropriation des termes footballistiques en fulfulde
au Nord-Cameroun : enjeux culturels**
NGAOURI Landri & OLOWA Jean de Dieu..... 128-139
11. **Peuples Chamites versus Peuples Hébraïques :
les Peuples de la Côte d’Ivoire**
Ayé Clarisse HAGER-M’BOUA..... 140-163

- 12. Communication et Prospective pour une gestion durable des infrastructures d'utilité publique à l'Université Alassane Ouattara**
DAGNOGO Gnéré Laetitia Blama &
KOUAME-KONATE Aya Carelle Prisca..... 164-176
- 13. Précarité socio-économique et accès aux soins au CHU de Bouaké : apport de la communication sociale**
Akissi Germaine KOUASSI & Nibé Dramane SILUÉ 177-192
- 14. Typologies de phrases en tupuri : analyse syntaxique et usages sociolinguistiques**
Jacqueline MAÏKAKE..... 193-205
- 15. Discursive Issues in Emmanuel Macron's Speeches on Leadership (2017-2022)**
Ifedolapo Akinrinlola & Amos Iyiola..... 206-224

Patrimoine, art, culture, cinéma & tourisme

- 16. La femme face à la tradition dans le film “ La jumelle” de Lanciné Diaby : entre combat et réalité de la femme**
Olivier Kadja EHILE..... 225-236

SECTION 3 : SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

Archéologie

- 17. Stratégie coloniale et adaptations locales dans le royaume sanwi (sud-Côte d'Ivoire)**
Ange Marius AKPO, TOURE Gninin Aïcha &
ETTIEN N'Doua Etienne..... 237-250
- 18. Le littoral ivoirien : Berceau historique de l'Église catholique, inventaire patrimonial et perception contemporaine d'un héritage remarquable**
ASSAKA Tatiana Larissa Sandrine &
KIENON-KABORE Timpoko Hélène..... 251-267

Histoire

- 19. Le dynamisme social du sexe féminin en Grèce classique Ve- IVe J.-C.**
Fabrice OULAI..... 268-277
- 20. La politique étatique de la protection de l'environnement minier en Côte d'Ivoire (2000-2024)**
Yhattey Hervé Thierry AGUIE..... 278-294
- 21. La Trajectoire de la filière industrielle du cycle au Burkina Faso, de 1963 à 2009**
Eloge MIEHI & Richard Gouedan MEIGNAN 295-311
- 22. L'espace rural à l'épreuve de l'exploitation forestière au Cameroun sous administration française (1921-1956)**
Yannick ZO'OBO..... 312-321

- 23. Être de son temps ou s'affirmer comme monde.**
Les étudiants africains à Dakar (années 1950-1970)
 Mamadou Yéro BALDE..... 322-339
- 24. La gestion coloniale de l'assainissement de la ville d'Aboisso, 1913-1926**
 N'GUESSAN ROKIA BOUBACARD ÉPOUSE ANOH,
 ESSEY Bonzou Ella épouse OHOUO & BAKAYOKO Nonama Rockya..... 400-414

Géographie

- 25. Impacts de l'orpillage légal sur les écosystèmes préforestiers dans le département de Katiola (Centre-Nord ivoirien)**
 N'Gromma Florent KOUADIO..... 415-430
- 26.« Effets structurants » du Train Express Régional (TER) à Dakar (Sénégal)**
 Awa FALL..... 431- 452
- 27. Gestion intégrée des ressources en eau de la commune de Medina (Sénégal)**
 René Ndimag DIOUF..... 453- 464
- 28. Dynamique urbaine et développement économique à Korhogo (nord de la Côte d'Ivoire)**
 Konan Norbert KOFFI, Mariam DIOMANDE &
 Songuimadenin Siaka YEO..... 465-482
- 29. Mutation foncière et reconversion paysanne dans la sous-préfecture de Yamoussoukro**
 Achille Roger TAPE..... 483-496
- 30. Exposition au travail des enfants d'immigrants en milieu rural dans la sous-préfecture de Duékoué**
 Kouadio Arnaud Yao & GOHOUROU Florent..... 497-511
- 31. La morbidité infantile des infections respiratoires aiguës dans les districts sanitaires du V Baoulé de 2017 à 2022**
 SEDEHI Akissi Epiphanie, TRA BI Zamblé Armand &
 KANGA Kouakou Hermann Michel..... 512-520

Philosophie

- 32. Heidegger et la cybernétique : critique de la réduction de l'existence à la fonctionnalité**
 Mlan Kouakou Pierre ANZIAN..... 521-540
- 33. Essence de la pensée hobbesienne et rawlsienne dans la problématique du développement de l'Afrique**
 Kouadio Louis N'GUESSAN & Abraham Saint-Omer Koffi KOUAKOU..... 541-554
- 34. La palabre africaine : une expression de la démocratie**
 N'Guessan Jonas Kouassi..... 555-567

- 35. Cynisme politique et déshumanisation de l'homme
dans le monde vécu aujourd'hui**
Christophe ONGUENE ONGUENE..... 568-581
- 36. L'impérialisme extractiviste en Afrique**
Kouadio YAO..... 582-597
- 37. L'oubli constitutif de la technique :
déconstruire le paradigme technoscientifique**
Gabriel VANNA..... 598-608
- 38. Quine et l'effondrement de l'épistémologie classique**
Koffi Zahouo Alain & Koffi KOUASSI..... 609-622

Anthropologie et sociologie

- 39. Le Togo dans le nouvel ordre géostratégique :
diversification et enjeux de sécurité**
Laré Batouth PENN..... 623-640
- 40. Entre racines ethniques et conscience nationale :
dynamiques identitaires au Gabon contemporain**
Steeve-Thierry BALONDJI..... 641-659
- 41. Les collectivités territoriales décentralisées et la gouvernance
éducative à l'ère de la décentralisation au Cameroun**
Simon Patou Simon..... 660-677
- 42. Motivation extrinsèque et performance scolaire en contexte ivoirien :
une analyse du rendement des élèves de Troisième et de Terminale
dans le département d'Alépé**
AGUI Lobah Azouan Barthelemy & BLA Ypodé Guéaybomin Emmanuel..... 678-692
- 43. Représentations, croyances et pratiques sociales autour de la route
et des accidents de la circulation en Côte d'Ivoire**
KACOU Fato Patrice & GBOKO Kouadio Roger..... 693-706
- 44. Félix Houphouët Boigny et l'intégration des immigrés à Hiré,
sud-ouest de la Côte d'Ivoire**
Dabé Laurent OUREGA..... 707-725

Criminologie

- 45. Délits Economiques à Lubumbashi : Enquête Proactive**
MULUNDA TSHIEYA Lucien..... 726-737

Psychologie

- 46. Le rôle médiateur de la régulation émotionnelle entre stress et comportements à risque des mototaximens**
Djiessi Makouam & Placide Mengoua..... 738-756
- 47. Modèles explicatifs du passage à l'acte des auteurs d'agression sexuelle : convergences, divergences, enjeux cliniques**
Kaama Sandrine GOUNDJOA & Kaka KALINA..... 757-770
- 48. Vulnérabilité et résilience chez les enfants de mères dépressives : une étude qualitative en contexte hospitalier ivoirien**
KOFFI Ekissi Jean Armel, Amalaman Franck Severin ANDO & KOFFI N'Guessan Williams..... 771-789

Science de l'éducation

- 49. Le système LMD au Mali : d'une adoption formelle à la quête d'une adaptation institutionnelle**
Chiaka SAMAKÉ, Idrissa Soïba TRAORE & Mamadou KOUMARE 790-804

SECTION 4 : SCIENCES POLITIQUES ET JURIDIQUES

Sciences politiques et administratives

- 50. La continuité des services publics administratifs à l'épreuve des théories et des faits : cas de la ville de Bukavu pendant l'occupation de l'AFC/M23**
David CIZA, Pacifique Makuta MWAMBUSA,
Joseph Munyabeni NYEMBO & Augustin Kahindo MUHESI 805-813

SECTION 5 : SCIENCES ECONOMIQUES ET DE GESTION

- 51. Contribution du management participatif dans l'amélioration de la qualité des soins dans les établissements publics hospitaliers de Bamako**
Zoubeirou HAROUNA, BERTHÉ Soungalo & DICKO Albadia Abdoulaye.... 814-831
- 52. Audit interne et prévention de la fraude sur les recettes du service recouvrement de la mairie de Bouaké**
Gningninri Augustin KONE..... 832-848

SECTION 6 : GEOSCIENCES

- 53. Caractérisation géochimique des roches du socle panafricain de Dan Issa (Sud-Maradi, Niger) par fluorescence X**
Ousmane Loumoumba MOUSSA MAHAMAN, Karimou DIA HANTCHI,
Rachid BOUBACAR OUMAROU & Yaou BAKOYE..... 849-868

« Effets structurants » du Train Express Régional (TER) à Dakar (Sénégal)¹

Awa FALL

*Docteur en Géographie,
Laboratoire de Géographie Humaine (LaboGehu),
Université Cheikh Anta DIOP de Dakar (Sénégal) ;
Email : fallawa8519@gmail.com*

Date de soumission : 09-01-2026

Date de publication : 28-02-2026

Résumé

Cet article est une contribution au débat autour des grands projets de transport et leurs impacts sur les territoires dont les écrits sont relativement peu représentés en Afrique. Le TER est un transport de masse sur site propre, introduit en 2021 dans le système de mobilité à Dakar, dans le cadre du Plan Sénégal Emergent (PSE) horizon 2035. La ligne ferroviaire parcourt 36 kilomètres du centre-ville de Dakar à une grande partie de la périphérie en 46 minutes. Le TER est appréhendé par les pouvoirs publics sénégalais comme un moyen de transport structurant au service des zones périphériques situées sur le tronçon. L'article s'intéresse aux dynamiques observées sur des espaces périphériques en lien avec la desserte ferroviaire. Quatre territoires périphériques sont investis : Thiaroye, Keur Mbaye Fall, Rufisque et Bargny. La méthodologie s'appuie sur une analyse des documents du projet et une observation directe de ces territoires ; des entretiens réalisés auprès des services en charge du fonctionnement des transports, en particulier du TER et des collectivités territoriales ; des enquêtes administrées aux usagers du TER, acteurs économiques et rabatteurs localisés aux abords des gares. Les résultats révèlent des effets structurants du TER à faible influence sur le développement des territoires traversés. Les effets territoriaux se traduisent par un attrait résidentiel et une valorisation du bâti, une croissance des activités informelles autour des gares ainsi que des aménagements annexes.

Mots-clés : Effets structurants ; transports de masse ; Train Express Régional ; Dakar.

‘Structural effects’ of the regional express train (ter) in Dakar (Senegal)

Abstract

This article contributes to the debate surrounding major transport projects and their impact on regions, a topic that has received relatively little attention in Africa. The TER is a dedicated mass transit system introduced in 2021 as part of the 2035 Emerging Senegal Plan (PSE) to improve mobility in Dakar. The railway line covers 36 kilometres from Dakar city centre to a large part of the suburbs in 46 minutes. The TER is seen by the Senegalese authorities as a means of transport that will serve the suburban areas located along the route. The article focuses on the dynamics observed in suburban areas in relation to the railway service. Four peripheral areas are covered: Thiaroye, Keur Mbaye Fall, Rufisque and Bargny. The methodology is based on an analysis of project documents and direct observation of these areas; interviews with the services responsible for transport operations, in particular the TER and local authorities; and surveys of TER users, economic actors and towns located around the stations. The results

¹ Les recherches présentées dans cette publication ont été soutenues par le Global Development Network (GDN) et l'Agence Française de Développement (AFD). Les opinions exprimées dans cet article ne reflètent pas nécessairement celles du GDN ou de l'AFD

reveal that the TER has a limited structural impact on the development of the areas it passes through. The territorial effects are reflected in residential appeal and increased property values, growth in informal activities around stations, and ancillary developments.

Key words: Structural effects; mass transport; Regional Express Train transport; Dakar.

Introduction

Les effets structurants des transports se rapportent aux changements positifs marquants sur des territoires liés à la mise en œuvre des projets de transport (J-M. Offner, 1993 : 233 ; M. Delaplace, 2014 : 51 ; C. Mimeur et T. Thevenin, 2020 : 1). L'idée selon laquelle les infrastructures de transport portent en elles les germes de croissance économique (P. Apparicio *et al.*, 2007 : 7 ; B. Steck, 2013 : 6) est partagée dans le discours des politiques à l'étape de mise en exécution des projets de transport. Les politiques récentes de mobilité en Afrique, en particulier dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne, sont de plus en plus centrées sur des grands projets d'infrastructures de transport (P. Sakho et M. Diongue, 2024 : 164 ; D. Kossigari, 2024 : 47). En amont, ces initiatives dans le domaine des transports, notées dans d'autres secteurs de l'économie en Afrique, s'inscrivent dans des plans d'« émergence » à un horizon plus ou moins lointain, permettant l'élévation du niveau de vie des populations, le rapprochant de celui des pays industrialisés dans une logique de rattrapage (F. Giovalucchi et S. Boris, 2019 : 24). Ainsi, l'approche de mobilité par les transports capacitaires est encline, au-delà de la primauté de l'accessibilité urbaine, à un objectif de bien être socioéconomique des populations. Les pouvoirs publics et les collectivités territoriales espèrent un impact plus large de ces transports par des investissements qui créeraient de nouvelles activités, des emplois et développeraient l'économie locale (M. F. Calmette et P. Bontems, 2019 : 7).

À l'image des pays d'Afrique de l'Ouest comme la Côte d'Ivoire et le Togo, le Sénégal s'est engagé dans une politique de modernisation de son système de transport public urbain par l'introduction à Dakar du Train Express Régional (TER) en 2021 et du Bus Rapid Transit (BRT) en 2024. Ces infrastructures sont conçues dans un contexte de défis de gestion des transports urbains. En effet, malgré les progrès qui se sont succédés en termes d'augmentation du parc de transports publics, en dehors de l'essor d'un transport informel privé anarchique (J. Lombard *et al.*, 2004 : 117 ; A. Fall, 2023 : 67), d'élargissement et de construction de voies routières, des besoins de mobilité restaient non satisfaits et des flots d'embouteillage continuaient à caractériser le trafic urbain, accentuant le niveau de pollution de l'air. Ainsi, par la mise en circulation du TER, qui fait l'objet de cette étude, l'Etat du Sénégal renoue avec l'expérience ferroviaire de mobilité après l'échec du Petit Train de Banlieue (PTB) et le Train Dakar Bamako



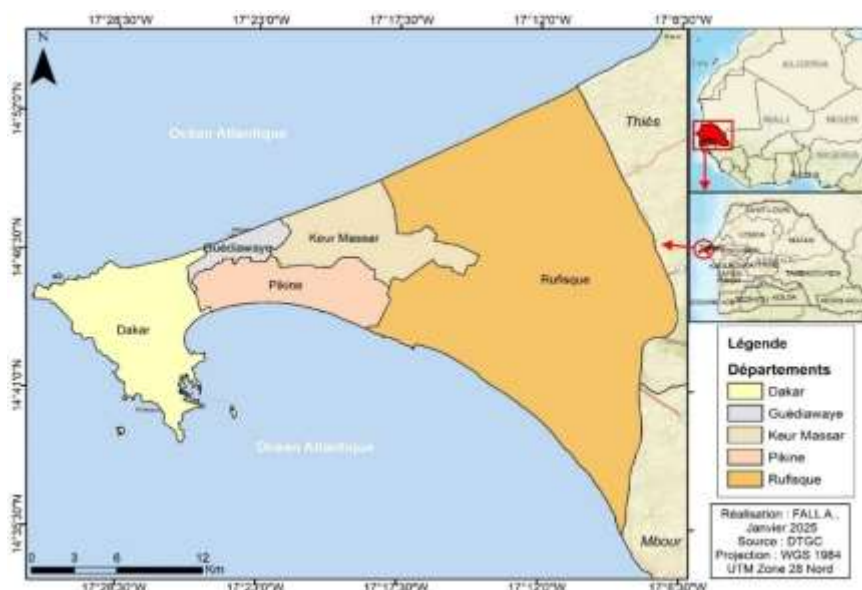
(TDB) (O. B. Sylla, 2021 : 48). Le TER traverse et polarise plusieurs communes stratégiques, reliant le centre-ville de Dakar à Diamniadio sur 36 km (phase 1) avec 13 gares/haltes (Dakar, Colobane, Hann, Dalifort, Baux Maraîchers, Pikine, Thiaroye, Yeumbeul, Keur Massar, Mbao, PNR, Rufisque, Bargny).

Selon les discours des autorités sénégalaises à l'étape du projet, le TER allait faciliter la connectivité des territoires de l'agglomération dakaroise, réduire l'usage de la voiture individuelle et offrir des potentialités d'évolution économique aux espaces périphériques traversés. L'analyse de la situation ex post du TER suscite des interrogations : Est-ce que le TER a réussi à faire émerger des logiques de croissance dans les zones périphériques desservies ? Quel rôle l'Etat du Sénégal et les collectivités territoriales doivent-ils jouer dans le processus de transformation socio-économique de ces dernières ? L'objectif de cet article est d'analyser les dynamiques observées dans les territoires périphériques traversés par le TER. L'étude postule l'hypothèse selon laquelle le TER a influencé les décisions de localisation de populations en périphérie entraînant un renchérissement du prix des biens immobiliers mais a produit une illusion de croissance économique dans ces espaces. L'article se structure en deux parties : la première partie analyse les changements notés dans les territoires périphériques à Dakar en lien avec la desserte du TER. La deuxième partie identifie les entraves des espaces périphériques à tirer davantage parti de l'infrastructure ferroviaire.

1. Cadre de l'étude et approche méthodologique

1.1. Cadre de l'étude

La région de Dakar, capitale du Sénégal, se situe en bordure de l'océan Atlantique entre les méridiens 17°10 et 17°32 et les parallèles 14°53 et 14°35. Elle est bâtie sur un relief plat avec de petites déformations sur sa partie Ouest. Dakar se distingue des (13) autres régions du Sénégal avec une densité de 7 478 habitants au km², une population évaluée à 4 004 426 habitants, soit près du quart de la population totale (22,1%) sur une superficie représentant 0,3% seulement de celle du pays (ANSD, 2024, p. 76). Du point de vue administratif, elle est scindée en cinq (5) départements (Carte 1) dont quatre (4) périphériques (Pikine, Guédiawaye, Keur Massar et Rufisque). Ces derniers sont nés sous la pression démographique de la capitale sénégalaise.

Carte 1 : Localisation des départements de la région de Dakar

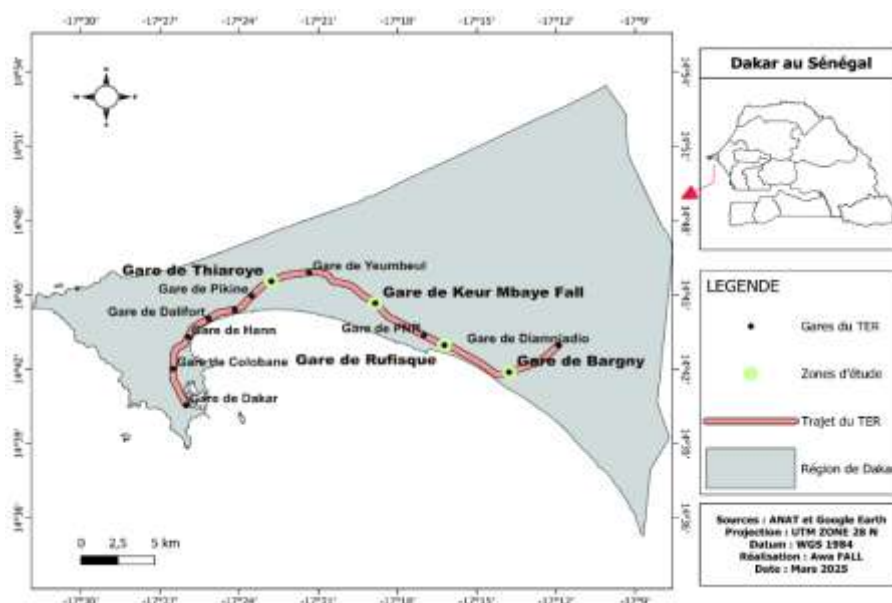
Circonsrite à l'origine autour du plateau et espaces environnants, Dakar a commencé à croître dans les années 1980 coïncidant à un contexte de crises dans le monde rural : conditions climatiques désastreuses (existence de sécheresse et pluies parasites), dégradation des sols, faiblesse des prix d'achat des producteurs (A. Diagne, 2017 : 3). L'urbanisation improvisée va précipiter la différenciation spatiale de Dakar entre zones d'activités et zones de dortoir (I. Ndiaye, 2015 : 48). Les espaces périphériques sont des lieux à fort potentiel démographique et en marge de la concentration économique (S. Masson et R. Petiot, 2012 : 76). Ainsi, un mouvement pendulaire dynamique s'observe au quotidien en direction du centre-ville de Dakar. Le TER traverse trois départements situés en périphérie : Pikine, Keur Massar et Rufisque. Outre la recherche de performance d'accessibilité urbaine globale à Dakar, le TER est susceptible d'influencer la localisation et la polarisation d'activités et de services dans les espaces périphériques desservis offrant aux populations résidentes des éléments de satisfaction.

1.2. Méthodologie de l'étude

La recherche s'est nourrie d'une série d'investigations qui combine la revue documentaire, l'observation, les entretiens et le questionnaire. La documentation s'est adossée d'une part sur des travaux scientifiques concentrés essentiellement sur les transports capacitaires, la gouvernance des gares, la fabrique des territoires par les gares ; et d'autre part sur des documents techniques produits dans le cadre de la mise en œuvre du projet d'infrastructure ferroviaire. Viennent en complément des articles de presse qui traitent des enjeux de mobilité par le TER et problèmes associés. La littérature a permis de mieux cerner les contours du sujet.

Deux phases d'exploration sont effectuées en Juillet et Septembre 2024. L'observation a permis une lecture de l'environnement des gares, leur particularité en termes d'affluence, de pratique d'usage, de configuration dans les espaces traversés, un aperçu sur la matérialité territoriale des effets, entre autres. La phase d'observation a été matérialisée par des prises de vue. Les communes périphériques sont choisies comme unité d'analyse des effets structurants du TER à Dakar. Spécifiquement, quatre (4) communes périphériques sur six (6) traversées par le réseau ferré sont retenues dans cette étude : Thiaroye, Keur Mbaye Fall, Rufisque et Bargny. Les critères d'inclusion sont la localisation géographique, le poids démographique, la polarisation en termes de desserte, la présence d'activités et de services, le rapport historique avec le chemin de fer. Les entretiens sont de type semi-directif. Ils sont au nombre de 15, réalisés entre les mois d'octobre 2024 et janvier 2025 auprès de trois catégories d'acteurs : agents de structures en charge de la gestion et de l'organisation des transports urbains à Dakar (Direction des Transports Terrestres (DTT), Direction des Transports Ferroviaires (DTF), Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD)); agents de services étatiques et privés en charge du fonctionnement du TER (Société Nationale d'Exploitation du Patrimoine du Train Express Régional (SENER), Société d'Exploitation du Train Express Régional (SETER)) ; élus locaux et représentants de quartiers. Les guides d'entretien sont administrés suivant la responsabilité des acteurs. Les points abordés sont entre autres le contexte d'introduction du TER dans le système de déplacement à Dakar, les modalités de la mise en exécution, les enjeux de la mobilité urbaine ferroviaire, les transformations éventuelles adjacentes au TER dans les communes desservies, les dommages territoriaux. L'enquête quantitative s'est déroulée dans les gares des communes susmentionnées représentées en couleur jaune (Carte 2).

Carte 2 : Localisation des lieux d'enquête





Le questionnaire a concerné les usagers du TER, les acteurs économiques et les rabatteurs implantés sur un rayon de 100 m de part et d'autre des gares. En l'absence de données sur la fréquentation journalière des usagers par gare², le nombre d'acteurs économiques et de rabatteurs, le questionnaire est administré de manière aléatoire et de façon accidentelle auprès de 542 individus, soit 390 usagers, 92 acteurs économiques et 60 rabatteurs. La répartition tient compte de la dynamique quotidienne des gares (tableau 1). Les usagers sont interviewés sur les évolutions en termes de mobilité, les changements de résidence induits par la desserte ferroviaire ainsi que l'attractivité économique des territoires de gare. Le questionnaire des acteurs économiques vise à saisir les nouveaux enjeux économiques dans « les territoires de la mobilité quotidienne »³. L'objectif du questionnaire destiné aux rabatteurs tient lieu de s'imprégner du service de transport à la demande qui se développe en lien avec la mise en circulation du TER et l'ampleur des territoires desservis.

Tableau1 : Répartition de l'échantillon par gare

Gares d'enquête	Usagers	Acteurs économiques	Rabatteurs	Ensemble
Thiaroye	116	33	21	170
Keur Mbaye Fall	83	15	12	110
Rufisque	98	22	14	134
Bargny	93	22	13	128
Total	390	92	60	542

Source : Auteure, 2025

Les enquêtes sont réalisées durant la période du 22 novembre au 04 décembre 2024 entre 07heures 30 minutes du matin et 18heures au soir. Les informations quantitatives et qualitatives ont été respectivement recueillies et analysées à l'aide de logiciels spécialisés tels que Cobocollect, Excel et Stata, Nvivo pour garantir leur fiabilité. Des méthodes statistiques descriptives et différentielles ont été utilisées pour dégager des tendances significatives et identifier des corrélations entre les variables étudiées.

2. Résultats

2.1. Dynamiques des territoires périphériques liées au TER à Dakar

L'avènement du TER a suscité des effets territoriaux observables en périphérie dont un attrait résidentiel et une mise en valeur de l'immobilier, une croissance des activités informelles autour des gares et quelques aménagements annexes.

² Le TER transporte au quotidien environ 70000 passagers d'après le Directeur des Transports Ferroviaires. Mais les chiffres officiels par gare ne sont pas disponibles.

³ Les zones périphériques sont considérées comme des territoires où la mobilité est dense convergeant vers le centre-ville, par excellence, lieu de concentration des activités et services.

2.1.1. Attractivité résidentielle et valorisation de biens immobiliers

Plus de la moitié des personnes ayant observé une mobilité résidentielle (53,8%) avancent la desserte du TER comme facteur attractif. Ainsi, la connexion directe entre le centre ville de Dakar et une grande partie de la banlieue, par un axe propre, a encouragé des ménages urbains et périurbains à se diriger vers des espaces considérés jadis comme hostiles à l'émergence de mode de vie favorable. Dans les quatre territoires périphériques considérés (Thiaroye, Keur Mbaye Fall, Rufisque, Bargny), il est noté une densification urbaine remarquable, illustrée par une forte pression foncière et immobilière. Les élus locaux s'accordent à l'idée que les prix des terrains et du loyer ont considérablement grimpé depuis l'avènement du TER. Les chiffres ressortis des enquêtes énoncent les coûts fonciers et locatifs en vigueur dans ces espaces en fonction de la surface occupée (tableaux 2 et 3).

Tableau 2 : Répartition des enquêtés sur la valeur foncière en m² dans les zones étudiées

Valeur foncière de propriété en m ²	Thiaroye	Keur Mbaye FALL	Rufisque	Bargny
150m ² - moins 10millions	5.7%	17,2%	14.3%	17.5%
150m ² - 10millions	40.9%	13.4%	15.3%	15,9%
150m ² - plus de 10millions	53 %	52.3%	55.1%	43.3%
200m ² - moins 20millions	0.0%	14.0%	12.3%	20.1%
200m ² - 20millions	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%
200m ² - plus 20millions	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Autres	0.4%	3.1%	3.0%	2.1
Total	100%	100%	100%	100%

Source : Auteure, 2025

L'assiette foncière de 150m² atteignant des tarifs de 10millions et plus est assez représentative dans les quatre territoires périphériques. La thèse de l'augmentation du prix des terrains à usage d'habitation est relayée dans toutes les collectivités territoriales. Dans ce sillage, l'adjoint au maire de Bargny précise que : « jusqu'en 2020, il était encore possible de se procurer un terrain de 150 m² à 5 millions ou moins que cela à Bargny »⁴. Par contre, l'absence relative de répondants sur la valeur foncière de 200m² est liée à l'état rarissime du foncier, à en croire le secrétaire municipal de Thiaroye : « Les terrains de 200 m² n'existent presque plus à Dakar, plus spécifiquement à Thiaroye, je peux affirmer qu'il n'ya pas de terrains vides de cette dimension à vendre »⁵.

Au même titre que le marché foncier, le marché locatif connaît une hausse tendancielle dans les territoires périphériques, en référence à la situation antérieure évoquée par les élus locaux et les

⁴ Entretien réalisé avec l'adjoint au maire de Bargny, le 06 novembre 2024. Entretien n°1.

⁵ Entretien avec le Secrétaire Municipal de Thiaroye, le 14 décembre 2024. Entretien n°8.

usagers résidents. Dans les quatre zones périphériques, les chambres simples sont plus convoitées, incluses dans l'intervalle [25.000 ; 50.000 FCFA], suivies des appartements avec une fourchette significative, comprise entre 100000 et 150000 FCFA. Les studios viennent en troisième position avec un nombre important d'occupants à des tarifs qui se situent entre 75000 et 100000 FCFA. Par ailleurs, un délégué de quartier de Santiaba à Rufisque tient à catégoriser les chambres simples mises en location : « une chambre sans toilette intérieure, répondant aux normes de confort requises, ne peut être obtenue à moins de 40000 FCFA et d'ici quelques années, la situation va s'empirer car la hausse du loyer dans les zones traversées par le TER est graduelle »⁶.

Tableau 3 : Répartition des enquêtés sur le prix du loyer en fonction de l'espace occupé dans les territoires périphériques étudiés

Type de logement locatif/Tarif	Thiaroye	Keur Mbaye FALL	Rufisque	Bargny
Chambre simple	44.5%	42.0%	33.5%	29.5%
Moins de 25000 FCFA	3.1%	2.0%	2.3%	2.3%
25000-50000 FCFA	41.4%	40.0%	31.2%	27.2%
Plus de 50000 FCFA	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Chambre avec salle de bain	8.3%	5.2%	2.0%	6.5%
Moins de 50000 FCFA	1.0%	4.2%	1.0%	5.4%
50000- 75000 CFA	7.3%	1.0%	1.0%	1.1%
Plus de 75000 FCFA	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Studio	15.9%	24.3%	29.2%	29.6%
Moins de 75000 FCFA	1.9%	8.0%	8.2%	10.1%
75000-100000 FCFA	13.0%	16.3%	21.0%	19.4%
Plus de 100000 FCFA	1.0%	0.0%	0.0%	0.1%
Appartement	31.3%	28.5%	35.3%	34.4%
Moins de 100000 FCFA	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
100000-150000 FCFA	19%	18.5%	20%	21.2%
Plus de 150000 FCFA	12.3%	10%	15.3%	13.2%
Total	100%	100%	100%	100%

Source : Auteure, 2025

Globalement, les entretiens avec les élus locaux et les avis des occupants ex ante enquêtés confirment que jusqu'à un passé récent, les tarifs résidententiels dans les espaces périphériques étudiés étaient relativement dérisoires. Cependant, la hausse est concomitante à l'accessibilité du TER corollée à une valorisation tendancielle du bâti. Les propos de l'adjoint au maire de Bargny sont assez révélateurs:

Les constructions de haut standing ont redoré l'image des zones périphériques situées sur le tronçon du TER. D'une part, des ménages qui disposent d'un train de vie appréciable ont laissé les loyers étroits des espaces centraux et péricentraux pour se diriger vers ces nouveaux espaces accessibles, ont acheté et construit des résidences à l'image de leur statut. D'autre part, des promoteurs ont anticipé, lors de la phase de construction du TER, l'achat de

⁶ Entretien réalisé avec le délégué de quartier de Santiaba à Rufisque, le 12 décembre 2024. Entretien n°6.

parcelles qu'ils ont mises en valeur, pour récupérer après les bénéfices de leur investissement⁷.

Les environs immédiats des gares illustrent la dynamique de transformation du bâti presque identique dans les quatre zones périphériques (planche 1). En effet, les constructions en hauteur sont récentes. Certaines restent encore inachevées. Des maisons basses sont modifiées selon les normes de commodité requises pour apporter une entrée financière mensuelle aux propriétaires. D'ailleurs, les empreintes des habitations modestes qui caractérisent ces territoires sont toujours perceptibles à quelques endroits des gares.

Planche 1 : Effet visuel de la transformation du bâti dans les espaces considérés



Source : Auteure, 2025

Ainsi, en renforçant l'offre de transports collectifs et en contribuant à l'accessibilité dans l'agglomération dakaroise, le TER a produit des « *effets mécaniques* », « *directes* » (B. Fritsch et R. Prud'homme, 1997 ; P. Apparicio et *al.*, 2007) sur les pratiques résidentielles urbaines et les transformations spatiales en périphérie traversée.

2.1.2. Développement et consolidation des activités informelles

Dans les quatre territoires étudiés, 56% des actifs recensés, sur un rayon de 100m de part et d'autre des gares, attribuent leur localisation commerciale à la desserte ferroviaire. Cependant,

⁷ Entretien réalisé avec l'adjoint au maire de Bargny, le 06 novembre 2024. Entretien n°1.

les données sur l'implantation antérieure des activités et services révèlent un fort ancrage territorial (Tableau 4).

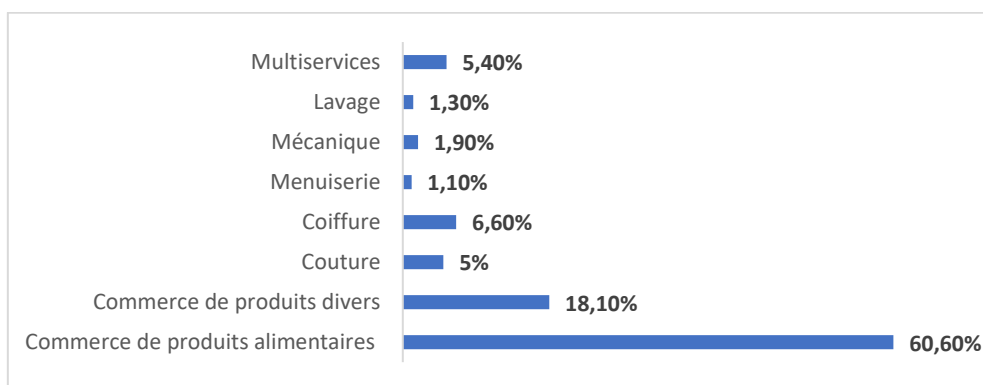
Tableau 4 : Historique d'implantation des activités et services dans les zones d'influence du TER

Zones d'étude	Autre region	Commune Éloignée	Commune Limitrophe	Dans cette commune	Nouvelle expérience	Total
Thiaroye	2.2%	6.5%	10.9%	56.5%	23.9%	100.0%
Keur Mbaye Fall	0.0%	9.5%	0.0%	47.6%	42.9%	100.0%
Rufisque	2.4%	4.9%	4.9%	61.0%	26.8%	100.0%
Bargny	5.6%	2.8%	13.9%	72.2%	5.6%	100.0%

Source : Auteure, 2025

Hormis la zone de Keur Mbaye Fall qui se distingue légèrement avec 47,6%, plus de la moitié des activités et services effectués aux abords et à quelques mètres des gares ont une empreinte territoriale. Ainsi, dans les discussions, des agents économiques soulignent que leur emplacement est « historique » et qu'ils ont été contraints à se déplacer lors des travaux du TER. D'autres acteurs affirment qu'ils étaient à l'intérieur des communes mais ont trouvé un intérêt évident à se rapprocher des gares du TER. Néanmoins, les parts de répondants qui évoquent une nouvelle expérience ne sont pas négligeables ; ce qui dénote que la présence du TER a offert des opportunités d'emploi dans les territoires traversés. Les activités recensées sont entre autres le commerce de produits alimentaires (fruits, cacahuète, sachets d'eau, repas de gargotes, etc.) (60,6%), le commerce de produits divers (habits, matériels électroniques, ciment...) (18,1%), la couture (5%), la coiffure (6,6%), la menuiserie (1,1%), la mécanique (1,9%), les agences et multiservices (5,4%), le lavage de véhicules (1,3%) (Figure 1). Les données sur l'activité de transport, collectées séparément, au regard du phénomène croissant de rabattement noté dans les emprises du TER, représentent 43,2%.

Figure 1 : Activités pratiquées autour des gares de territoires considérés



Source : Auteure, 2025

La prédominance des produits alimentaires peut être due au fait qu'ils répondent mieux aux besoins immédiats des consommateurs composés d'éventuels clients du TER. Les activités susmentionnées à quelques exceptions près, (2,6%), sont des installations sauvages à proximité des gares, guidées par l'effet de vitrine que représentent ces dernières. Elles ne sont pas

« créatives », porteuses d'« innovation » (S. Masson et R. Petiot, 2012) susceptibles d'orienter le développement des territoires périphériques.

D'ailleurs, la structure des déplacements quotidiens des populations résidentes semblent révéler le contraste persistant entre le centre ville et les espaces périphériques en termes d'emploi, d'offre de services (Tableau 5). Les flux quotidiens convergent essentiellement vers les gares de Dakar et de Colobane, situées au centre-ville. Pendant ce temps, le rapport d'attractivité entre les espaces périphériques reste faible. Toutefois, les gares de Diamniadio et de Bargny occupent des parts non moins importantes dans la destination des usagers. Les taux de Diamniadio peuvent être analysés en lien avec la nouvelle centralité créée par la délocalisation de sphères ministérielles et d'entreprises publiques et privées drainant des mouvements inverses de populations actives. Par contre, ceux de Bargny se justifient inéluctablement par le lieu de transit qu'elle représente pour des usagers ralliant l'intérieur du pays.

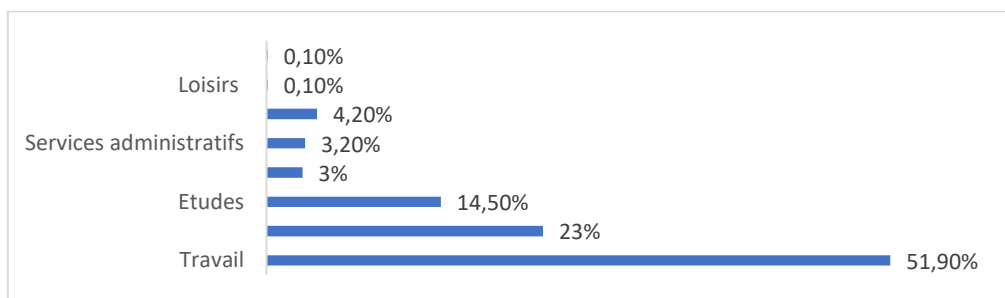
Tableau 5 : Déplacements quotidiens des usagers du TER à partir des gares de territoires considérés

Gares (Départ-arrivée)	Dakar	Colobane	Hann	Dalifort	Baux Maraichers	Pikine	Thiaroye	Yeumbeul	Keur Mbay e Fall	PNR	Rufisque	Bargny	Diamniadio	Ensemble
Thiaroye	34%	37,3%	2,1%	2,2%	2,1%	1,8%	00%	00%	0,9%	1%	2%	5,6%	11%	100,0%
Keur Mbay e Fall	33%	31,2%	2%	1,3%	2,1%	0,3%	4,6%	00%	00%	0,8%	3%	7,2%	14,5%	100,0%
Rufisque	39,1 %	27,4%	3,4%	0,8%	0,3%	1,7%	6,2%	0,4%	0,4%	00%	00%	9,3%	11%	100,0%
Bargny	37,5 %	22,2%	4,6%	2,5%	1%	2,8%	7,4%	0,6%	0,2%	0,1%	0,1%	00%	21%	100,0%

Source : Auteure, 2025

Les mobiles des déplacements sont principalement le travail (51,9%), les courses et achats (23%), les études (14,5%), l'accès aux soins (4,2%) (graphique 2). Ce qui laisse présager que la desserte du TER n'a pas réduit l'effet d'attraction du centre ville sur la périphérie. Elle semble même consolider le caractère dichotomique des espaces de l'agglomération dakaroise entre territoires fonctionnels et territoires résidentiels.

Figure 2 : Motifs de déplacement des usagers des territoires périphériques



Source : Auteure, 2025

2.1.3. Aménagements ouverts aux gares

Des pratiques d'aménagement sont identifiées dans des territoires périphériques traversés par le TER. Parmi les aménagements visibles, figurent la construction de réseaux routiers, l'érection de voies pavées et la mise en œuvre de plateformes sportives multifonctionnelles. Les équipements routiers s'ouvrent aux gares du TER. Ce sont des investissements qui paraissent s'inscrire dans un mécanisme d'articulation modale (Planche 2). Ces voies assurent des liaisons territoriales et soutiennent l'accessibilité de potentiels usagers aux gares du TER. À Keur Mbaye Fall, comme à Rufisque, elles sont érigées dans la partie Nord, offrant des possibilités de contournement de la route nationale 1 aux automobilistes. Pour ces deux ouvrages spécifiques, ils assurent des continuités urbaines par la distance de desserte. L'axe routier de Keur Mbaye Fall débute du croisement de Keur Massar au croisement de Mbao (environ 8km). Dans le même temps, celui de Rufisque dessert depuis le rond-point « dioutiba » jusqu'à Kayar passant par Ngorom et Bayakh (environ 30 km). Néanmoins, à Thiaroye et Bargny, des installations routières sont observées mais ce sont des voies introverties convergentes aux gares.

Planche 2 : Infrastructures routières annexes au TER



Source : Auteure, 2025

Parallèlement, un pavage est perceptible sur les esplanades de gares et sur des allées menant vers ces dernières. Les emprises de gares pavées, végétalisées et électrifiées sont des endroits constamment occupés par des usagers en attente du train et des populations des communes périphériques. Ce sont des espaces ventilés, arborés qui offrent un cadre rafraichissant d'attente, de détente et de promenade (Planche 3). Toutefois, ces emprises végétalisées font exception dans les gares de Thiaroye et de Keur Mbaye Fall. Un écolier, usager du TER, interviewé dans l'espace public de la gare de Rufisque, donne une représentation de ces édifices :

La façade de la gare de Rufisque a plusieurs usages. Élèves, nous sommes nombreux à nous y retrouver à la descente du train en provenance de Dakar pour nous reposer, prendre une collation ou échanger sur les cours. Parfois même, des exposés sont élaborés dans cet endroit avant de nous disperser. Les habitants de Rufisque en général, y inclus ceux qui ne prennent pas le TER, font de cet espace un point d'évasion, de promenade. La nuit, il est encombré

de personnes surtout durant la période de chaleur jusqu'à des heures tardives sans crainte redoutable d'agression en raison de la présence de la gendarmerie et de l'éclairage public⁸.

Planche 3 : esplanades de gares aménagées



Source: Auteure, 2025

De même, les parcs sportifs multifonctionnels sont localisés à quelques mètres des gares (Planche 4). Ce sont des espaces d'entraînement, de communion pour la jeunesse dont la réalisation entre dans la responsabilité sociétale de l'entreprise. L'objectif visé est, au-delà d'assurer la mobilité urbaine, d'améliorer le cadre de vie des communes périphériques et de garantir l'épanouissement des habitants. Mais ces lieux de sport restent encore fermés au public ; une situation que les municipalités et jeunes rencontrés déplorent. À Thiaroye, des jeunes ayant érigé une aire de jeu à côté de l'ouvrage, comme l'illustre la deuxième photo prise aux environs de 19 heures, soulignent qu'ils n'ont pas été associés dans les discussions d'avant-projet, car la priorité n'était pas ces terrains entièrement clôturés et étroits pour leur épanouissement.

Planche 4 : Parcs sportifs multifonctionnels faisant face aux gares



Source : Auteure, 2025

⁸ Propos d'un élève trouvé à la gare de Rufisque sur l'importance de ces espaces végétalisés dans l'esplanade de quelques gares

Des aménagements connexes à l'image des cantines et hangars de commerce à Thiaroye et Rufisque tels que mentionnés dans les composantes du projet (EESS, 2018 : 3), de maisons de la femme et d'établissements scolaires et sanitaires d'après les collectivités locales, qui devraient être réalisés par l'APIX, maître d'ouvrage délégué, tardent à se concrétiser.

Les élus locaux ont unanimement jugé les aménagements insignifiants au regard de la dimension structurante du TER. Ils soulignent d'emblée que les ouvrages réalisés jusque-là entrent en adéquation avec une vision stratégique commerciale de la ligne ferroviaire mais ne suivent pas une logique d'impact territorial conséquent.

2.2. Faible matérialité territoriale des effets du TER

La faible manifestation des effets territoriaux liés au TER dans les zones périphériques à Dakar est susceptible de trouver une explication dans le déficit de programmes urbains ambitieux visant à accompagner l'accessibilité urbaine et l'absence de créativité des collectivités territoriales.

2.2.1. Déficit de planification urbaine adéquate

Il est possible d'inscrire les effets marginaux du TER dans le manque de planification urbaine rationnelle. À l'issue de la mise en œuvre du TER, des déclarations formelles de structuration des territoires périphériques par la desserte ferroviaire ont été formulées par les pouvoirs publics sénégalais. Mais dans les faits, il n'y a pas un engagement ambitieux de planification et d'adoption de bonnes pratiques en termes de développement urbain durable. Cela témoigne des insuffisances du système de planification territoriale.

Pourtant, le Sénégal s'est engagé, depuis 1961, dans la voie du développement planifié avec l'élaboration de plans de développement aux niveaux national, régional et local. Cette dynamique de planification a permis la réalisation, entre autres, de documents de stratégie à long, moyen et court termes parmi lesquels le Plan National d'Aménagement du Territoire (PNAT), les deux études prospectives (Sénégal 2015 et Sénégal 2035), la Stratégie Nationale de Développement Economique et Sociale (SNDES), le Plan d'Orientation pour le Développement Economique et Social (PODES), ajoutés à des Plans Régionaux de Développement Intégré (PRDI), des Plans Locaux de Développement (PLD), des Plans d'Investissements Communaux (PIC) et des plans sectoriels (MGLDAT, 2017 ; DPNPR, 2008). Ces outils de planification aussi nombreux soient-ils, souffrent de l'absence de concrétisation cohérente pour booster et harmoniser la dynamique fonctionnelle des territoires. À l'échelle urbaine, Dakar en particulier, les plans directeurs qui se sont succédés ont dressé la carte de diagnostic des problèmes urbains dans les zones périphériques en termes

d'équipements et de services publics ainsi que les stratégies de planification à mettre en œuvre (M. P. Dieng, 2020). Mais la mise en application est toujours restée problématique. Les questions d'équité et de justice spatiale se pose avec acuité (P. Merlin, 2002 : 24 ; A. M. Sène et C. Codja, 2016 : 15) entre le centre-ville et les espaces périphériques. Les collectivités territoriales se sont prononcées sur le « *squelette porteur* » (B. Grosjean et *al.*, 2015 : 118) que représente le TER auquel pourraient se greffer des projets de développement urbain : « Si les modalités de gouvernance des pouvoirs publics étaient efficaces, la voie ferrée allait être corrélée à une dissémination des emplois, commerces et équipements »⁹. « Si l'infrastructure ferroviaire était mieux pensée, elle allait stimuler une vie urbaine en périphérie par la localisation d'entreprises publiques et privées, d'administration et d'activités innovantes »¹⁰.

2.2.2. Passivité des élus locaux dans l'optimisation des effets structurants

Les acteurs locaux ont un rôle déterminant dans l'évolution économique de leur territoire en lien avec le TER. Dans le principe de décentralisation de l'action publique, l'Etat du Sénégal, à travers la loi 2013-10 du 28 décembre 2013 portant Code général des collectivités locales qui abroge et remplace les lois 96-06 portant Code des collectivités locales et 96-07 portant transfert des compétences aux collectivités locales, réaffirme l'attribution d'une compétence propre et pleine en matière de conception, de programmation et de mise en œuvre des actions de développement aux collectivités territoriales (MGLDAT, 2017 : 2). L'objectif visé est d'« organiser le Sénégal en territoires viables, compétitifs et porteurs de développement durable » par la pleine valorisation des potentialités de chaque territoire, dans une démarche multi-acteurs et multi-niveaux (MATCL, 2014 : 4). Cependant, il est noté une faible prise en charge de la compétence d'aménagement du territoire par les élus locaux (ANAT, 2020 : 4). Dans le cadre de l'étude des effets structurants du TER, les collectivités territoriales sont interrogées sur l'existence d'un document de planification élaboré à l'échelle locale intégrant une vision prospective de développement territorial en lien avec le TER. Dans toutes les communes, la réponse est négative. Le directeur des transports ferroviaires fustige l'inertie des élus locaux à développer des stratégies de valorisation de leur territoire : « Il faut que les collectivités territoriales soient au moins dans une dynamique d'actions, l'Etat va ensuite appuyer. Il faut une organisation autour des gares pour que les communes bénéficient des retombées économiques générées par l'effet du TER »¹¹.

⁹ Entretien avec le Secrétaire Municipal de Thiaryoye, le 14 décembre 2024. Entretien n°8

¹⁰ Entretien avec un élu local à Keur Mbaye FALL, le 21 décembre 2024. Entretien n°10

¹¹ Entretien avec le Directeur des Transports Ferroviaires à Dakar, le 08 novembre 2024. Entretien n°3

Les élus locaux soulignent d'emblée qu'ils ne disposent pas de ressources financières conséquentes pour soutenir les grands projets attractifs. Également, les réserves foncières sont rarissimes pour bâtir des édifices publics ou encourager l'implantation massive d'entreprises privées. Ils proposent tout de même des pistes d'intervention étatique pour envisager des investissements d'envergure sur le territoire : le recouvrement des taxes d'occupation du domaine public, de stationnement et de publicité ; le droit de perception des taxes sur les parkings privés qui jouxtent les gares ainsi que la libération des impasses non utilisées. Voici quelques extraits :

Pour que le TER ait une influence économique véritable dans les communes périphériques, l'Etat du Sénégal doit faire des efforts pour permettre à ces dernières de bénéficier des taxes multiformes et légitimes. Les espaces laissés vides pourraient servir à la mise en œuvre de projets innovants aux retombées économiques pour les communes. Nous avons adressé plusieurs courriers au gouvernement du Sénégal dans ce sens sans suite¹².

L'Etat du Sénégal peut rectifier le tir dans l'échec de politiques adéquates d'accompagnement du TER et mettre à la disposition des communes des recettes nécessaires pour entreprendre des actions de développement territorial. Cela passe par le versement de taxes variées qui sont des revendications légitimes des communes. À Thiaroye spécifiquement, les impasses qui pourraient abriter des investissements sont des lieux de refuge de délinquants, de malfaiteurs qui contrarient quotidiennement la quiétude des riverains¹³.

3. Discussion

Cette recherche analyse les évolutions notées dans les territoires périphériques à Dakar en lien avec l'avènement du TER. Les informations qui ressortent des résultats telles que la valorisation des territoires par un développement résidentiel et une hausse des coûts fonciers et du bâti sont des effets territoriaux des transports largement admis dans le champ scientifique. Les controverses avec cette étude subsistent au niveau de l'émergence de nouvelles activités et la croissance industrielle soutenue. B. Steck, (2013 : 6) précise d'ailleurs que : « la croissance des flux s'accompagne indissociablement de l'émergence puis de l'affirmation de nouveaux foyers de l'économie ». Dans un esprit similaire, H. M. Abdo, (2016 : 139) analyse les infrastructures de transport comme étant des catalyseurs de la croissance économique. S. Murray, (2019 : 3) quant à elle, place les transports au centre des leviers de régulation des inégalités socio-économiques des pays : « En reliant les espaces périphériques aux marchés urbains et en améliorant l'accès des communautés aux villes, à l'éducation et à l'emploi, les infrastructures

¹² Entretien avec l'Adjoint au Maire de Bargny, le 06 novembre 2024. Entretien n°1

¹³ Entretien avec le Secrétaire Municipal de Thiaroye, le 14 décembre 2024. Entretien n°8

de transport participent à la réalisation des objectifs nationaux ». P. Apparicio et *al*, (2007 : 14) expliquent l'attractivité résidentielle des zones périphériques desservies par le fait que les mouvements de population suivent en grande partie la distribution spatiale des opportunités économiques.

Nous soutenons que la délocalisation d'entreprises et la création d'activités innovantes concomitantes à la desserte d'une nouvelle infrastructure peuvent être des cas isolés qui ne s'appliquent pas dans tous les territoires. S. Bazin et *al*, (2013 :15) affirment que : « la reproduction à l'identique des cas particuliers de succès est une illusion ». Dans les zones périphériques étudiées, il est noté une consolidation des activités informelles autour des gares et des déplacements massifs de travailleurs quotidiens convergeant vers le centre-ville de Dakar. Le TER semble d'ailleurs augmenté l'attractivité de ce dernier, renforçant l'hétérogénéité entre les espaces urbains (S. Bazin et *al*., 2013 : 18).

Cette recherche réfute la relation systématique entre transports et dynamiques territoriales. Les faibles signes d'évolution des territoires périphériques à Dakar sont révélateurs. Le succès rapporté sur des espaces dont les choix politiques ambitieux précèdent la mise en place d'une nouvelle infrastructure de transport (V. Facchinetti-Mannone, 2013 : 51 ; G. Carrouet et *al*., 2013 : 36) nous conforte dans la thèse selon laquelle la nature des décisions adoptées par les acteurs territoriaux influence les recompositions territoriales. De plus en plus, les écrits scientifiques s'accordent sur la nécessité des efforts d'anticipation pour les éventuelles propriétés structurantes des transports (C. Mimeur et T. Thévenin, 2020: 2 ; B. Revelli, 2020 : 53). L'accessibilité urbaine généralisée en lien avec une nouvelle desserte n'est point un déclencheur automatique de développement des territoires (Bazin et *al*., 2013 : 15). Les infrastructures de transport doivent être pensées en parallèle avec des équipements urbains pour attirer des investissements majeurs. Dans ce cas, elles deviennent des éléments favorisant d'opportunités économiques (J-M. Offner et *al*., 2014 : 55). Ainsi, les effets de structuration seraient à l'origine d'une forme de surinvestissement symbolique (B. Revelli, 2020 : 53). Les acteurs locaux ont un grand rôle à jouer dans le processus de transformation de leur territoire. En vertu de la décentralisation, ils sont priés de s'engager dans l'exercice de prospective territoriale qui les invite à développer l'attractivité et l'attraction des espaces qu'ils gouvernent (P. Berion et *al*., 2007 : 655). En effet, l'existence ou l'absence d'effets structurants dépend essentiellement du potentiel du territoire desservi par l'infrastructure de transport et de la dynamique des acteurs qui composent le territoire (S. Bazin et *al*., 2013 : 15). Les forces exogènes, nouvelle desserte et amélioration de l'accessibilité ne sont donc pas suffisantes pour

orienter la localisation des activités économiques. Par conséquent, pour attirer des investissements sur le territoire et s'assurer de leur pérennité, les collectivités locales peuvent agir en apportant aux entreprises des avantages en termes d'aménagement du territoire (aménagement de zones d'activité, amélioration des infrastructures et équipements publics) ou en mettant en place des incitations financières (subventions, primes à l'implantation, exonérations fiscales) (S. Masson et R. Pétiot, 2012 : 75). Cet article se positionne comme l'une des recherches pionnières sur les effets territoriaux tangibles des grands projets de transports en Afrique, initiés sous l'angle de l'émergence. Elle met en lumière l'importance du dispositif de soutien en équipements annexes à l'outil de mobilité dans le processus de transformation des territoires fonctionnellement discriminants. La limite principale de cette étude réside dans l'absence d'images historiques archivées du bâti dans les espaces aux alentours du TER pour mieux établir la comparaison entre la situation d'avant et d'après TER, bien que les maisons à étage qui émergent aux côtés des maisons en terrasse, qui sont des constructions neuves, permettent d'apprécier la transformation du bâti.

Conclusion

En référence à la conception évoluée de la mobilité dans les pays occidentaux, des Etats africains remodelent leur façon de penser les déplacements dans les grandes villes, aux prises avec de sérieux problèmes de congestion, d'émission de gaz à effet de serre et de dégradation de la qualité de vie urbaine, par l'intégration des modes de transports capacitaires respectueux de l'environnement. Ces nouvelles infrastructures de transport réduisent la distance physique entre des espaces urbains aux fonctions différenciées tout en améliorant l'expérience de mobilité des voyageurs. Dans un autre registre, elles sont perçues comme des outils de structuration des territoires urbains défavorisés. L'évaluation de la fonction structurante du TER atteste notre hypothèse de départ : La mise en service du TER a suscité une dynamique résidentielle, un attrait démographique avec une valorisation des biens immobiliers dans les espaces périphériques à Dakar. Cependant, au regard des activités qui émergent dans ces derniers, le profit socio-économique n'est pas encore au plus haut. La structure des déplacements quotidiens et les motivations sont la preuve que l'agglomération dakaroise, malgré les efforts d'accessibilité urbaine, reste marquée par une hétérogénéité fonctionnelle. Le centre-ville constitue l'endroit où se localisent les bassins d'emploi, les activités et services les plus essentiels.

Les possibilités pour les territoires périphériques de tirer pleinement parti de la desserte ferroviaire dépendront des mesures aménagistes d'accompagnement de l'Etat du Sénégal ainsi



que des stratégies développées par les acteurs locaux pour dynamiser et valoriser leur territoire. Toujours est-il que l'évaluation des effets structurants d'une infrastructure de transport s'inscrit dans une échelle de temps large. Pour le cas du TER, une analyse des interactions du réseau ferré avec les territoires périphériques, après trois années de mise en service, peut paraître précoce mais les choix et orientations politiques actuels, nationaux et locaux, offrent une lecture sur l'objectivation (C. Mimeur et T. Thevenin, 2020 : 2) des effets du TER. L'expérimentation des effets structurants du TER à Dakar confirme que le développement des transports et l'amélioration de l'accessibilité générale ne peuvent se substituer totalement à l'équipement et à l'aménagement du territoire (J. Lombard et O. Ninot, 2010 : 84). Cette recherche offre une vision éclairée aux pouvoirs publics sur les relations entre transports et territoire. Les infrastructures de transport donnent forme à une dynamique territoriale enclenchée par les acteurs du territoire.

Remerciements

L'auteure remercie les organismes financeurs : le Global Development Network (GDN) et l'Agence Française de Développement (AFD) ainsi que le Professeur Pape Sakho de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar pour son accompagnement en tant que mentor. Les remerciements vont également à l'endroit du Dr Lamine Ousmane Casse, enseignant-chercheur à l'Université Gaston Berger de Saint-Louis pour son appui scientifique considérable.

Références bibliographiques

- ABDO Hassan Maman, 2016, « Rôle des infrastructures de transport dans la construction de l'espace économique Ouest-africain », *Mondes en développement*, vol 4, n° 176, p. 137-152.
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie), 2024. *5e recensement général de la population et de l'habitat*, Rapport provisoire, Dakar, ANSD, 541 p.
- Agence Nationale de l'Aménagement du Territoire, 2020, *Aménagement du territoire & développement territorial : horizon 2022*, Dakar, ANAT, 10 p.
- APPARACIO Philippe, DUSSAULT Gaëtan, POLÈSE Mario et SHEARMUR Richard, 2007, *Infrastructures de transports et développement économique local. Etude de la relation entre accessibilité continentale et croissance locale de l'emploi, Canada, 1971-2001*, Institut national de la recherche scientifique, université du Québec, 109 p.

BAZIN Sylvie, BECKERICH Christophe, DELAPLACE Marie, BLANQUART Corinne et VANDENBOSSCHE Lidwine, 2013, « Dessertes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature », *Géotransports*, n°1-2, p.15-34.

BERION Pascal, JOIGNAUX Guy et LANGUMIER Jean-François, 2007, « L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : Enrichir les approches du développement territorial », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°4, p. 651-676.

CALMETTE Marie Françoise et BONTEMS Philippe, 2019, *Les infrastructures de transport font elles le développement du territoire ?* Toulouse School of Economics, 49 p.

CARROUET Guillaume, FACCHINETTI-MANNONE Valérie, BERION Pascal et RICHER Cyprien 2013, « Les stratégies d'anticipation des « effets » territoriaux des grands équipements de transport : le cas du TGV Rhin-Rhône », *Géotransports*, n°1-2, p. 35-50.

DELAPLACE Marie, 2014, « Dessertes ferroviaires à grande vitesse : des effets structurants toujours... la pensée et l'action publique », *L'Espace Géographique*, Vol. 43, n° 1, p. 51-67.

DIAGNE Atoumane, 2017, *Revue des politiques publiques menées au Sénégal sur la période 1960-2016*, Dakar, ENSAE, 12 p.

DIENG Mamadou Papa, 2020, *Repenser l'aménagement du territoire au Sénégal*,

<https://theconversation.com/repenser-lamenagement-du-territoire-au-senegal-134592>

Direction de la Planification Nationale et de la Planification Régionale, 2008. *Méthodologie de la planification locale*, Dakar, DPNPR, 27 p.

FACCHINETTI-MANNONE Valérie, 2013, « Les nouvelles gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ? », *Géotransports*, n°1-2, p.51-66.

FALL Awa, 2023, « Incidences sur l'environnement du transport informel à Dakar », *Abdourahmane Mbade SENE, Oumar SY et El Hadji Balla DIEYE, Pour des territoires urbains compétitifs et durables*, L'Harmattan, p.65-88.

FRITSCH Bernard et PRUD'HOMME Rémy, 1997, "Measuring the Contribution of Road Infrastructure to Economic Development on France", in *Quinet, E. & R. Vickerman (eds), The Econometrics of Major Transport Infrastructures*, p.45-67.

GASNIER Arnaud, CHARPENTIER Stanislas et BURON Louis-Thibault, 2021, « La participation des nouvelles dynamiques commerciales à la recomposition des gares et quartiers de gare en Bretagne - Pays de la Loire », *Géotransports*, n°16, p.29- 44.

GIOVALUCCHI François et BORIS Samuel, 2019, « Entre illusions et espoirs, une Afrique émergente ? », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 3, p.24-28.

GROSJEAN Bénédicte, LELOUTRE Géry, PUCCI Paola, ANNE Grillet-Aubert, BAZAUD Colas et BOWIE Karen, 2015, *La desserte ferroviaire des territoires périurbains. Construire la ville autour des gares*, Editions Recherches, Paris, 352 p.

KOSSIGARI Djolar, 2024, « L'évolution des politiques de développement des infrastructures de transport en contexte néolibéral togolais », *Flux*, 135–136, p. 47-58.

LOMBARD Jérôme et NINOT Olivier, 2010, « Connecter et intégrer : les territoires et les mutations des transports en Afrique », *Bulletin de l'association des géographes français*, n°1, p.69-86.

LOMBARD Jérôme, SAKHO Papa, BAILLON Axel, BRUEZ Franck, 2004, « Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs », *Autrepart*, n° 32, p.115-134.

MASSARD Nadine et TORRE André, 2024, « Proximité Géographique et Innovation » *In Pecqueur B. et Zimmermann J.B. (eds), Economie de Proximités*, Paris, p.1-24.

MASSON Sophie et PETIOT Romain, 2012, « Attractivité territoriale, infrastructures logistiques et développement durable », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°61, p.63-90.

Ministère de l'Aménagement du Territoire et des Collectivités Locales, 2014. *Informations pratiques sur la gestion des collectivités locales au Sénégal*, Dakar, MATCL, 52 p.

MERLIN Pierre, 2002, *L'aménagement du territoire*, Paris, PUF, 464 p.

Ministère de la Gouvernance Locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire, 2017, *TDR de l'atelier national d'intégration des dimensions transversales (Genre, nutrition, changement climatique et migration) dans le guide national de planification du développement territorial*, Dakar, MGLDAT, 17 p.

MIMEUR Christophe, THÉVENIN Thomas, 2020, « L'effet territorial des réseaux de transport en question : perspectives dans la longue durée », *Flux*, 122 (4), p.1-3.

NDIAYE Ibrahima, 2015, « Étalement urbain et différenciation sociospatiale à Dakar (Sénégal) », *Cahiers de géographie du Québec*, n° 166, p.47-69.



OFFNER Jean-Marc, BEAUCIRE Francis, DELAPLACE Marie., FREMONT Armand, NINOT Olivier, BRETAGNOLLE Anne et PUMAIN Denise, 2014, « Controverse « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, vol. 43, n°1, p.51-67.

OFFNER Jean-Marc, 1993, Les effets « structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique, *L'Espace géographique*, n°3, p.233-242.

REVELLI Bruno, 2020, « Un effet de structuration des territoires ? Le rail comme outil et symbole pour « faire région » en Occitanie », *Flux*, n° 122, p.53-68.

SAKHO Pape et DIONGUE Momar, 2024, « Quid du secteur informel dans les politiques publiques à Dakar ? », *Flux*, 135–136, p. 164-176.

SENE Abdourahmane Mbade et CODJIA Claude, 2016, « Dynamiques de l'aménagement du territoire et inégalités sociospatiales au Sénégal », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 60, n°169, p.11- 27.

STECK Benjamin, 2013, « Transport et développement des territoires », *Géotransports*, n°1-2, p.5-14.

SYLLA Omar Bounkhatab, 2021, *Le transport de masse au Sénégal : cas du Train Express Régional (TER)*, L'Harmattan, 132 p.