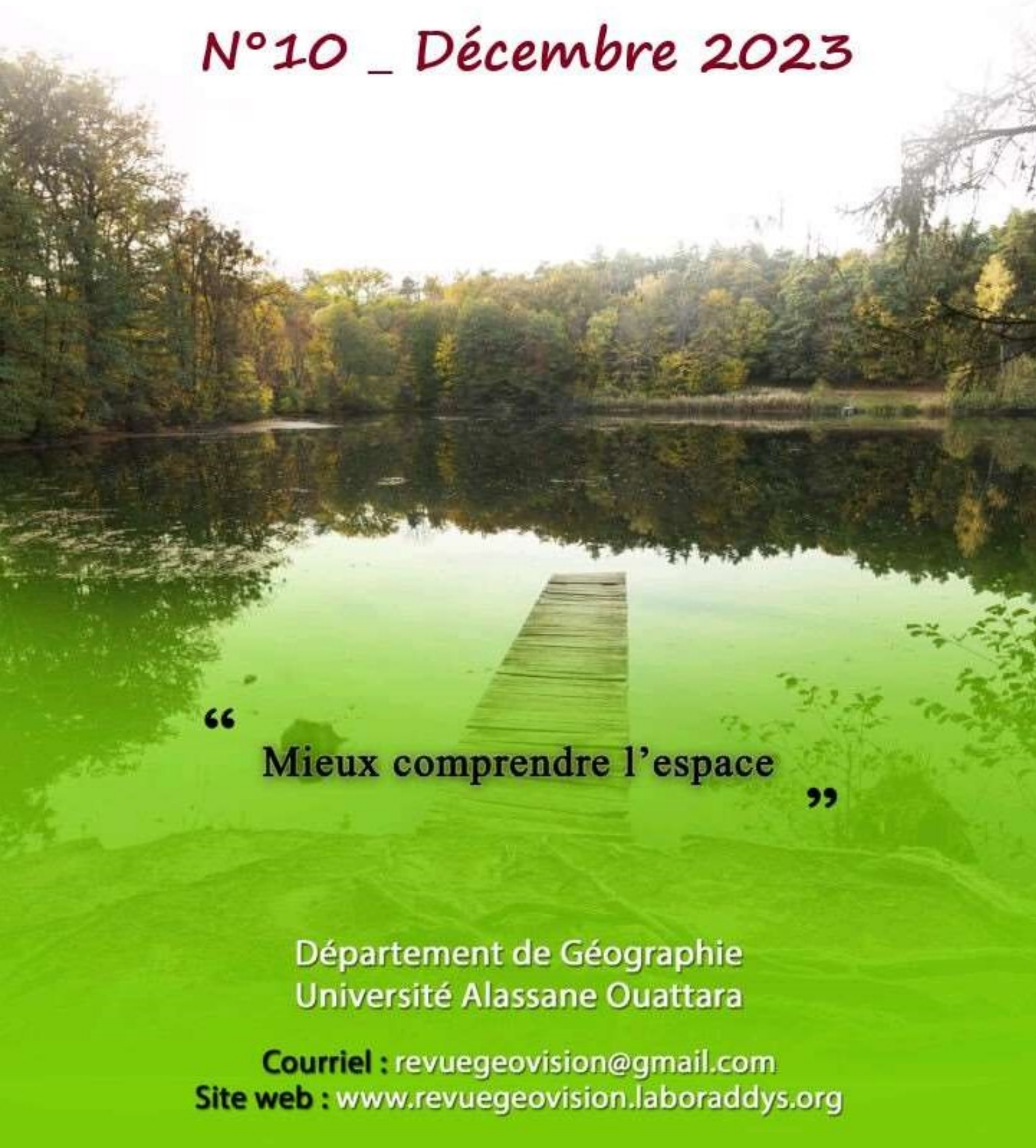
Revue du Laboratoire Africain de Démographie et des Dynamiques Spatiales

ISSN: 2707-0395

N°10 _ Décembre 2023



“ Mieux comprendre l’espace ”

Département de Géographie
Université Alassane Ouattara

Courriel : revuegeovision@gmail.com
Site web : www.revuegeovision.laboraddys.org

INDEXATIONS

Scientific Journal Impact Factor

TOGETHER WE REACH THE GOAL

Journal details : http://sjifactor.com/passport.php?id=23386

Mir@bel

https://reseau-mirabel.info/revue/17310/Geovision

HAL science ouverte

https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/150985

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Directeur de publication : Pr MOUSSA Diakité**,** Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef : Pr LOUKOU Alain François, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef adjoint : Dr ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION

Dr DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr FOFANA Bakary, Géographe, Chercheur Indépéndant

Dr ADOU Bosson Camille, Géographe, Enseignant-Chercheur, Université de Bondoukou (Côte d'Ivoire)

Dr TANOH Ané Landry, Géographe, Chercheur Indépéndant

COMITÉ SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE

Pr MOUSSA Diakité, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BÉCHI Grah Félix, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

PhD : Inocent MOYO, University of Zululand (Afrique du Sud) / Président de la Commission des études africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI)

Pr AFFOU Yapi Simplice, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ALOKO N'guessan Jérôme, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BIGOT Sylvain, Université Grenoble Alpes (France)

Professor J.A. BINNS, Géographe, University of Otago (Nouvelle-Zélande)

Pr BOUBOU Aldiouma, Université Gaston Berger (Sénégal)

Pr BROU Yao Télésphore, Université de La Réunion (La Réunion-France)

Pr Momar DIONGUE, Université Cheick Anta Diop (Dakar-Sénégal)

Pr Emmanuel EVENO, Université Toulouse 2 (France)

Pr KOFFI Brou Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr KONÉ Issiaka, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr Nathalie LEMARCHAND, Université Paris 8 (France)

Pr Pape SAKHO, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Pr SOKEMAWU Koudzo Yves, Université de Lomé (Togo)

Dr Ibrahim SYLLA, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Pr LOUKOU Alain François, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr VEI Kpan Noel, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ZAH Bi Tozan, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) DIOMANDÉ Béh Ibrahim, Université Alassane Ouattara (Bouaké- Côte d'Ivoire)

Dr (MC) SORO Nabegue, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) KOFFI Kan Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ETTIEN Dadja Zenobe, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

INSTRUCTIONS AUX AUTEURS

Dans le souci d'uniformiser la rédaction des communications, les auteurs doivent se référer aux normes du Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et Sciences Humaines/CAMES. En effet, le texte doit comporter un titre (Times New Roman, taille 12, Lettres capitales, Gras), les Prénom(s) et NOM de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache, l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats. Le manuscrit doit respecter la structure d'un texte scientifique comportant : Introduction (Problématique ; Hypothèse compris) ; Approche méthodologique ; Résultats et Analyse ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques. Le volume du manuscrit ne doit pas excéder 15 pages, illustrations comprises. Les textes proposés doivent être saisis à l'interligne 1, Times New Roman, taille 11.

1. Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras) ; 1.1. Deuxième niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras, italique) ; 1.2.1. Troisième niveau (Times New Roman, Taille de police 11, gras, italique).

2. Les illustrations : les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré ; taille de police 11, gras). La source (centrée) est indiquée en dessous de l'élément d'illustration (Taille de police 10). Ces éléments d'illustration doivent être annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

3. Notes et références : 3.1. Éviter les références de bas de pages ; 3.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit : -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées. Exemple : (D. MOUSSA, 2018, p. 10) ; -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées). Exemple : D. MOUSSA (2018, p. 10).

4. La bibliographie : elle doit comporter : le nom et le (les) prénom (s) de (des) auteur(s) entièrement écrits, l'année de publication de l'ouvrage, le titre, le lieu d'édition, la maison d'édition et le nombre de pages de l'ouvrage. Elle peut prendre diverses formes suivant le cas :

- *pour un article :* LOUKOU Alain François, 2012, « La diffusion globale de l'Internet en Côte d'Ivoire. Évaluation à partir du modèle de Larry Press », in *Netcom*, vol. 19, n°1-2, pp. 23-42.

- *pour un ouvrage :* HAUHOUOT Asseypo Antoine, 2002, *Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire*, EDUCI, Abidjan, 364 p.

- *un chapitre d'ouvrage collectif* : CHATRIOT Alain, 2008, « Les instances consultatives de la politique économique et sociale », in Morin, Gilles, Richard, Gilles (dir.), *Les deux France du Front populaire*, Paris, L'Harmattan, « Des poings et des roses », pp. 255-266.

- *pour les mémoires et les thèses :* DIARRASSOUBA Bazoumana, 2013, *Dynamique territoriale des collectivités locales et gestion de l'environnement dans le département de Tiassalé*, Thèse de Doctorat unique, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 489 p.- *pour un chapitre des actes des ateliers, séminaires, conférences et colloque* : BECHI Grah Felix, DIOMANDE Beh Ibrahim et GBALOU De Sahi Junior, 2019, Projection de la variabilité climatique à l'horizon 2050 dans le district de la vallée du Bandama, Acte du colloque international sur « *Dynamique des milieux anthropisés et gouvernance spatiale en Afrique subsaharienne depuis les indépendances* » 11-13 juin 2019, Bouaké, Côte d'Ivoire, pp. 72-88

- *Pour les documents électroniques* : INS, 2010, *Enquête sur le travail des enfants en Côte d'Ivoire*. Disponible à : http://www.ins.ci/n/documents/travail_enfant/Rapport%202008-ENV%202008.pdf, consulté le 12 avril 2019, 80 p.

Éditorial

Comme intelligence de l'espace et savoir stratégique au service de tous, la géographie œuvre constamment à une meilleure compréhension du monde à partir de ses approches et ses méthodes, en recourant aux meilleurs outils de chaque époque. Pour les temps modernes, elle le fait à l'aide des technologies les plus avancées (ordinateurs, technologies géospatiales, à savoir les SIG, la télédétection, le GPS, les drones, etc.) fournissant des données de haute précision sur la localisation, les objets et les phénomènes. Dans cette quête, les dynamiques multiformes que subissent les espaces, du fait principalement des activités humaines, offrent en permanence aux géographes ainsi qu'à d'autres scientifiques des perspectives renouvelées dans l'appréciation approfondie des changements opérés ici et là. Ainsi, la ruralité, l'urbanisation, l'industrialisation, les mouvements migratoires de populations, le changement climatique, la déforestation, la dégradation de l'environnement, la mondialisation, etc. sont autant de processus et de dynamiques qui modifient nos perceptions et vécus de l'espace. Beaucoup plus récemment, la transformation numérique et ses enjeux sociaux et spatiaux ont engendré de nouvelles formes de territorialité et de mobilité jusque-là inconnues, ou renforcé celles qui existaient au préalable. Les logiques sociales, économiques et technologiques produisant ces processus démographiques et ces dynamiques spatiales ont toujours constitué un axe structurant de la pensée et de la vision géographique. Mais, de plus en plus, les sciences connexes (sciences sociales, sciences économiques, sciences de la nature, etc.) s'intéressent elles aussi à l'analyse de ces dynamiques, contribuant ainsi à l'enrichissement de la réflexion sur ces problématiques. Dans cette perspective, la revue Géovision qui appelle à observer attentivement le monde en vue de mieux en comprendre les évolutions, offre aux chercheurs intéressés par ces dynamiques, un cadre idéal de réflexions et d'analyses pour la production d'articles originaux. Résolument multidisciplinaire, elle publie donc, outre des travaux géographiques et démographiques, des travaux provenant d'autres disciplines des sciences humaines et naturelles. Géovision est éditée sous les auspices de la Commission des Études Africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI), une instance spécialement créée par l'UGI pour promouvoir le débat académique et scientifique sur les enjeux, les défis et les problèmes spécifiques de développement à l'Afrique. La revue est semestrielle, et parait donc deux fois par an (en anglais et en français).

Bouaké, le 16 Septembre 2019

La rédaction

AVERTISSEMENT

Le contenu des publications n'engage que leurs auteurs. La Revue Géovision ne peut, par conséquent, être tenue responsable de l'usage qui pourrait en être fait.

SOMMAIRE

ANALYSE DE LA RÉPARTITION GEOGRAPHIQUE DES OUVRAGES HYDRAULIQUES DANS L'ARRONDISSEMENT D'ÈKPE, COMMUNE DE SEME-PODJI AU BENIN

NOFODO INNOCENT GBAÏ, DJAFAROU ABDOULAYE, Ismaël E. PADONOU, Brice A. H. TENTE, Jean Bosco K. VODOUNOU..... 12

ANALYSE DE LA DYNAMIQUE DES VILLES DE TOUBORO ET DE MADINRIN AU NORD-CAMEROUN

NDJIDDA PALOU Justin[1] et TCHOTSOUA Michel[2]..... 30

CONTRIBUTION DU TRANSPORT ROUTIER A L'ESSOR URBAIN DE LA VILLE DE SEGOU AU MALI

DOUMBIA Siaka[1], BAH Sory Ibrahima [2], ABDOUL KADRI Kolli[3], IBRAHIMA Aliou [4], SOIBA Alhousseyni[5]..... 46

VARIABILITÉ DE LA PLUVIOMÉTRIE DANS LE NORD-OUEST DU SÉNÉGAL

SOULEYMANE DIALLO [1], CHEIKH DIOP [2]..... 55

LA MOTO-TAXI DANS LE TRANSPORT COLLECTIF À DAKAR (SÉNÉGAL) : ENTRE STRATÉGIE DE SURVIE DES ACTEURS, EFFICACITÉ DANS LES DÉPLACEMENTS ET DÉRIVÉS

FALL Awa[1], NGOM Ndèye[2], CASSE Lamine Ousmane[3], GNING Djibril[4]..... 65

GENRE, RECOURS ET LES DÉTERMINANTS DE L'ACCÈS AUX RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES DANS LES MÉNAGES RURAUX DE LA PRÉFECTURE DE TONE (RÉGION DES SAVANES AU TOGO)

Yendoubouan NANGUEPAGUE[1], Edinam KOLA[2]..... 80

ANALYSE FLORISTIQUE ET SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA VÉGÉTATION DES COLLINES DU CANTON D'ATALOTE DANS LA COMMUNE DE KERAN 2 (NORD-TOGO)

AKAME Laounta..... 96

REGARD SUR LE TOURISME RÉSIDENTIEL EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE : LE CAS DE LA STATION BALNÉAIRE DE SALY PORTUDAL (SÉNÉGAL)

Elhadji Babacar NDAO[1], Cheikh Samba WADE[2], Aly SAMBOU[3]..... 111

LE TOURISME COMME ALTERNATIVE Á LA PRODUCTION DU CANNABIS DANS LES ÎLES KARONE EN CASAMANCE (SÉNÉGAL)

Philippe Ndiaga Ba[1], Mamadou Diombéra[2]..... 128

LES UNITÉS DE PRODUCTION DE L'ATTIÉKÉ DANS LA VILLE DE GRAND-LAHOU A L'ÉPREUVE DE LA CULTURE DU MANIOC (CÔTE D'IVOIRE)

Kouassi Séverin KOUAKOU[1], Koffi Jean Marius Boris KOUAME[2] 142

DE LA NÉCESSITÉ D'UN SERVICE DE COMMUNICATION À LA MAIRIE DE GRAND-BASSAM

Guy-Venance GNAKO..... 157

LES COMMUNES CÔTIÈRES DU SÉNÉGAL FACE AUX DÉFIS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES : CAS DES INONDATIONS DANS LA COMMUNE DE THIAROYE SUR MER

Mame Cheikh NGOM[1], Abibatou SARRE[2], Madior LY[3], Didier DESPONDS[4]..... 168

GOUVERNANCE DU FONCIER URBAIN À KATIOLA (CÔTE D'IVOIRE) : DES DISCORDES DANS LA GESTION D'UNE RESSOURCE CONVOITÉE DANS LE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE

KONAN Kouakou Attien Jean-Michel[1], COULIBALY Karamoko[2], YAPI Atsé Calvin[3]..... 184

LES PROFESSEURS D'HISTOIRE-GÉOGRAPHIE DU CYCLE SECONDAIRE DES INSPECTIONS D'ACADÉMIE (IA) DE DAKAR ET DE SÉDHIOU (SÉNÉGAL) À L'ÉPREUVE DE L'USAGE PÉDAGOGIQUE DE LA CARTOGRAPHIE NUMÉRIQUE

Amadou Tidiane DIALLO[1], Mamadou Bouna TIMÉRA[2] 195

IMPACT DE LA PRODUCTION DE LA BANANE PLANTAIN SUR L'AUTONOMISATION DE LA FEMME EN ZONE RURALE DANS LE DÉPARTEMENT DE BOUAFLÉ, CÔTE D'IVOIRE

SILUE FONOLOUROUGO[1], YEO NAVANHAN[2], VEI KPAN NOEL[3] 207

CAUSES ET CONSÉQUENCES DE LA DÉPERDITION SCOLAIRE FÉMININE AU LYCÉE ASKIA MOHAMED (LAM) DANS LE DISTRICT DE BAMAKO AU MALI

Modibo Z. COULIBALY[1*], Bakari SANOGO[2], Alassan KEITA[3] 222

LES CURRICULUMS DE GÉOGRAPHIE DU SECONDAIRE GENERAL IVOIRIEN : QUEL PARADIGME DOMINANT DANS UN CONTEXTE D'ÉMERGENCE DE L'ÉDUCATION AU DÉVELOPPEMENT DURABLE (EDD) ?

Kouadio Jean-Pierre OUSSOU 235

DÉSTRUCTURATION DU G5 SAHEL ET PERSPECTIVE TERRORISTE DANS LES ÉTATS MEMBRES DE LA CBLT

Christian EYAGA[1], Brahim Nouradine MAHAMAT[2], Désiré NDOKI[3] 249

L'ACCOMPAGNEMENT DES FRERES ET SŒURS DANS LA SCOLARITE DE LEUR GERMAIN AUTISTE

Alimata SAWADOGO 266

LES CARACTÉRISTIQUES SOCIODÉMOGRAPHIQUES DES RÉSIDENTS EN ZONE PORTUAIRE D'ABIDJAN

KANGA Konan Victorien 276

PRATIQUES URBAINES ET DÉGRADATION DU CADRE DE VIE DANS L'ARRONDISSEMENT 2 BACONGO À BRAZZAVILLE (RÉPUBLIQUE DU CONGO)

BAKANAHONDA Syviney Franck Laurel 290

LES PETITS MÉTIERS SUR LE DOMAINE UNIVERSITAIRE A NIAMEY (NIGER)

BOUBACAR AKALI Haoua[1], MOUSSA YAYE Abdoul Bachirou[2], MOTCHO Kokou Henri[3] 298

EFFETS DE LA RÉFORME DU SECTEUR DES ENGRAIS SUR LES PETITS PRODUCTEURS DU SOUCHET (CYPERUS ESCULENTUS L.) DE LA RÉGION DE MARADI (NIGER)

Saley SOULEY [1*], Bachirou SEYNI BODO [2] et Maman WAZIRI MATO [3] 313

ÉTUDE COMPARÉE DE LA PERCEPTION PAYSANNE ET DONNÉES D'IMAGES SATELLITAIRES SUR L'ÉVOLUTION DU COUVERT VÉGÉTAL DANS LA RÉGION DU GBÔKLÈ

Konan Henri AHOUE 327

AGRICULTURE URBAINE ET GESTION DE L'ESPACE DANS LA VILLE DE N'DJAMENA (TCHAD)

ABDEL-AZIZ Moussa Issa 346

CAUSE DES CRISES ALIMENTAIRES AU NIGER

Mahamadou YACOUBOU 360

SUIVI PAR TÉLÉDÉTECTION DU STRESS HYDRIQUE DU COTONNIER DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE DIANRA (NORD-CÔTE D'IVOIRE)

Kagnatié Rahimat-Samira FOFANA[1]; KANGA Kouakou Hermann Michel [2] ; Zamblé Armand TRA BI [3] ; Joseph Jordan Harris DJOMAN [4] ; Djénébou SOUMAHORO [5]……..374

VILLES MINIÈRES AU GABON : LES CARENCES ENVIRONNEMENTALES DANS L'URBANISATION DE MOANDA

Jean-Kevin Aimé TSIBA 390

VARIABILITÉ CLIMATIQUE ET DYNAMIQUE DU COUVERT VÉGÉTAL DANS UN CONTEXTE SPATIAL ANTHROPISÉ : CAS DE LA PARTIE EST DU BASSIN ARACHIDIER DU DÉPARTEMENT DE THIÈS (BADT), CENTRE-OUEST DU SÉNÉGAL

Abdoulaye SOUGOU[1], Amadou Tidiane DIA[1], Mouhamadou Bassirou SECK[1], Dame GUEYE[2], Mamadou SARR[3] & Boubou Aldiouma SY[1] 404

IMPACTS DE LA DYNAMIQUE SPATIOTEMPORELLE DES ACTIVITÉS EXTRACTIVES DE PHOSPHATE SUR LES UNITÉS DE PAYSAGE DANS LA COMMUNE DE TAÏBA NDIAYE, OUEST DU SÉNÉGAL

Balla DIOP, Abdoulaye SOUGOU, Amadou Tidiane DIA & Boubou Aldiouma SY 421

LES MIGRATIONS DES ADOLESCENTS EN MILIEU RURAL BURKINABÉ : ENTRE PERCEPTION DU « CHANGEMENT CLIMATIQUE » ET STRATÉGIES D'ADAPTATION FAMILIALES

IRISSA ZIDNABA 439

ESSAI D'ANALYSE PROSPECTIVE DES MUTATIONS SPATIALES SUR UN LITTORAL AFRICAIN LE CAS DE LA COMMUNE D'AKANDA AU GABON

Arnaud MOUAMOU[1], Brice D. KOUMBA MABERT[1], Nicaise RABENKOGO[2], Libert B. TONFACK[3]…….453

CONTRIBUTION DU TRANSPORT ROUTIER A L'ESSOR URBAIN DE LA VILLE DE SEGOU AU MALI

DOUMBIA Siaka[1], BAH Sory Ibrahima [2], ABDOUL KADRI Kolli[3], IBRAHIMA Aliou[4], SOIBA Alhousseyni[5]

[1-]Université de Ségou/Mali Email : siakadoumbia916@yahoo.fr
[2-]Université de Ségou/Mali Email : sibah45@gmail.com
[3-] Université de Ségou/Mali Email : abdoulkadrikolli@gmail.com
[4-]Université de Ségou/Mali Email : alioudjiteye015@gmail.com
[5-]alhousseynisoiba@gmail.com

Résumé

Le transport routier joue un rôle déterminant dans le développement socioéconomique de la ville de Ségou. Les moyens de transport routiers se sont diversifiés ces dernières années avec l'accroissement des besoins de mobilité de la population et la nécessité de l'acheminement des marchandises dans les centres urbains. Les effets induits favorables de ces moyens de transport se sont traduits par un développement de l'espace urbain de la ville de Ségou. L'objectif principal visé par cette étude consiste à montrer la contribution du transport routier à l'essor urbain de la ville de Ségou. Pour l'atteinte de cet objectif, une démarche méthodologique s'est prévalue. Elle a permis de recueillir des données secondaires permettant de traiter le sujet. Par ailleurs, elle a nécessité la collecte des informations primaires sur le terrain par le biais de l'observation directe mais également d'un inventaire des aménagements réalisés grâce au développement des moyens de transport routier dans la ville de Ségou. Des guides d'entretiens ont été adressés aux autorités de la municipalité de Ségou, aux administrateurs des compagnies de transport, aux agents du service d'urbanisme et aux syndicats des transporteurs maliens représentés dans la région de Ségou. Les résultats de l'étude ont fait ressortir que le secteur de transport routier a permis l'aménagement des routes bitumées, la construction d'un échangeur multiple, la construction des gares routières, la multiplication des stations-services, la création des parkings pour les automobiles, les tricycles et les mototaxis, l'augmentation des recettes pour le budget communal.

Mots clés : Contribution, transport routier, essor urbain, Ségou, Mali

CONTRIBUTION OF ROAD TRANSPORT TO THE URBAN GROWTH OF THE CITY OF SEGOU IN MALI

Summary

Road transport plays a determining role in the socio-economic development of the city of Segou. Means of road transport have diversified in recent years with the increase in the mobility needs of the population and the need to transport goods. The favorable induced effects of these means of transport have resulted in the development of the urban space of the city of Segou. The objective of this study is to show the contribution of road transport to the urban development of the city of Segou. To achieve this objective, a methodological approach was used. It made it possible to collect secondary data allowing the subject to be addressed. Furthermore, it required the collection of primary information in the field through direct observation but also an inventory of the developments carried out thanks to the development of means of road transport in the city of Segou. Interview guides were addressed to the authorities of the municipality of Segou, to the administrators of the transport companies, to the agents of the town planning department. The results of the study showed that the road transport sector has enabled the development of asphalt roads, the construction of a multiple interchange, the construction of stations, the multiplication of service stations, the creation of parking lots for automobiles, tricycles and motorcycle taxis, increased revenue for the municipal budget.

Keywords: Contribution, road transport, urban development, Segou, Mali

Introduction

Le transport constitue l'un des poumons du développement économique et social de la planète, en ce sens qu'il rapproche les différents peuples. L'évolution actuelle du monde fait que le secteur des transports est fondamental dans la vie des sociétés modernes. Le transport désigne le type de déplacement, d'objet, de marchandises ou d'individus d'un point à un autre. Ces modes de transport incluent le chemin de fer, l'aviation, le transport routier, le transport fluvial, le transport maritime, le transport par câble, l'acheminement par pipe-line et le transport spatial. Le mode de transport dépend du type de véhicule et d'infrastructures utilisés. Les modes de transport peuvent inclure les pirogues, le bac, les pinasses, la bicyclette, le bus, le train, le camion, l'hélicoptère, l'avion, les animaux (âne, cheval, chameau) ou la marche à pied (Y, Méité, 2014, p 37). Malgré l'existence de ces moyens de transport, le continent africain reste sous le poids des difficultés liées au transport bien que certains pays (Nigeria et l'Afrique du Sud) ont réussi tant bien que mal à faire face aux préoccupations du secteur. On note une insuffisance des infrastructures destinées (K, Simmala, 2009, p. 38).

Le Mali disposait à l'indépendance d'un réseau routier d'une longueur d'environ 4 000 km dont 370 km de routes bitumés et 3 630 km de pistes mal entretenues et difficilement praticables en toute saison de l'année. Le pays dispose d'un vaste réseau routier classé, constitué de 89,000 km dont 23,000 km environ sont aménagés ; allant des pistes rurales aux corridors routiers internationaux, revêtus soit en béton bitumineux soit superficiel. Le réseau revêtu est essentiellement constitué de routes nationales sur un linéaire de 5,700 km, dont 60 % sont en bon état. La densité routière est actuellement estimée à 1,80 km /100 km^2 qui est l'une des plus faibles d'Afrique (DRCTU, 2019, p. 65). Le transport est une activité florissante à Ségou, il est exercé en grande partie par le secteur privé à travers les compagnies de transport, les minibus. On distingue le transport routier à travers la Route Nationale Six (RN6) et l'Auto Route An 2000 en double voie. Il existe également, des voies principales et secondaires à l'intérieur de la commune qui assurent le transport urbain et inter urbain. Les moyens de transport mis en avant sont les taxis, les motos taxis et les charrettes. Le transport fluvial est assuré par les pinasses et les pirogues reliant la ville de Ségou et certaines localités. Une gare communale existe en plus d'une dizaine de gares routières appartenant à des compagnies privées (DRR de Ségou, 2021, p. 11). Ainsi, la question qui se pose est de savoir : Quelle est la contribution du transport routier à l'essor urbain de la ville de Ségou ? L'objectif visé par cette étude consiste à montrer la contribution du transport routier à l'essor urbain de la ville de Ségou. De cet objectif, l'hypothèse qui en découle est : le transport routier contribue favorablement à l'essor urbain de la ville de Ségou.

1. Présentation de l'espace d'étude

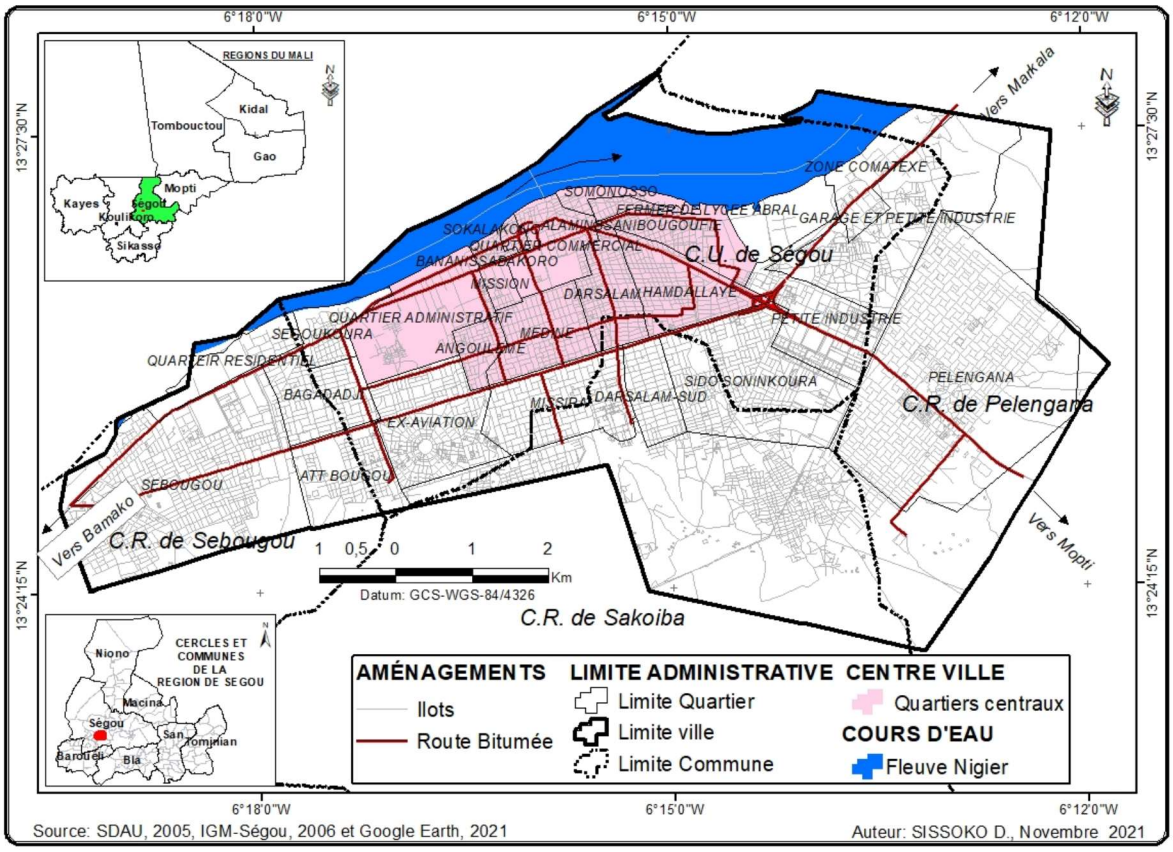
La ville de Ségou, ancienne capitale du royaume Bambara, est aujourd'hui la capitale de la 4ème région administrative du Mali. Située au cœur du pays entre le 13°27' latitude nord et le 6°5' longitude ouest, la ville est bâtie le long du fleuve Niger sur une vingtaine de Km. Sa population s'élève à 163 740 habitants pour une superficie de 23,74 km^2 (A, Coulibaly, 2012, p. 109**).** La carte ci-dessous présente la ville de Ségou.

La commune urbaine de Ségou est traversée par la route nationale RN 6 sur une distance de 9 km, le boulevard de l'an 2000, la route nationale RN 33 sur une distance de 4 km ; Ainsi que quelques artères goudronnées dont :

- El Hadji Oumar 1,6 km,
- La route des jeunes 1, 6 km,

La route de l'hôpital 1,7 km, elle traverse 9 quartiers.

Carte n°1: Présentation de la ville de Ségou



2. Méthodologie

Cette étude s'est appuyée sur la recherche documentaire, l'observation sur le terrain et l'organisation des enquêtes. La recherche documentaire a consisté à recueillir des données secondaires permettant de traiter le sujet. Pour l'acquisition des données, les services techniques impliqués dans les questions de sécurité routière dans la ville de Ségou ont été sollicités. Ces services sont la Direction Régionale de L'Agence Nationale de Sécurité Routière (ANASER), les Directions Régionales de la Protection Civile et de la Police. Les données recherchées dans ces services étaient les statistiques sur les infrastructures et les équipements réalisés dans la ville de Ségou grâce au développement des moyens de transport. Concernant l'observation, il s'agissait pour nous d'observer l'état des routes, des gares, les types de moyens de transport utilisés, etc. Le guide d'entretien a été administré auprès des autorités municipales, les promoteurs des compagnies de transport, les services de la direction régionale des routes. S'agissant du questionnaire, il a intéressé les usagers de la circulation routière notamment les usagers de la route utilisant les moyens de transport individuel et les conducteurs de transport en commun dans la ville de Ségou dans le but d'obtenir d'eux des informations qui expliquent les facteurs expliquant l'essor des moyens de transport. La taille de l'échantillon a été fixée à 120 personnes à interroger. Ce questionnaire a été administré aux enquêtés conformément à la méthode des quotas. Suivant la méthode du choix raisonné, les enquêtés ont été interrogés dans six quartiers. Le choix de ces quartiers répond à trois critères que sont : le niveau des équipements et infrastructures de transport (quartiers bien pourvus et quartiers moins pourvus), le niveau du volume démographique (quartiers peuplés et quartiers moins peuplés) et l'importance des activités économiques (quartiers attractifs et quartiers moins attractifs). Les quartiers choisis sur la base de ces critères pour l'administration du questionnaire sont : Hamdallaye, Médine, Sido-sonikoura, Bougounina, Quartier Administratif, Camp militaire.

3. Résultats

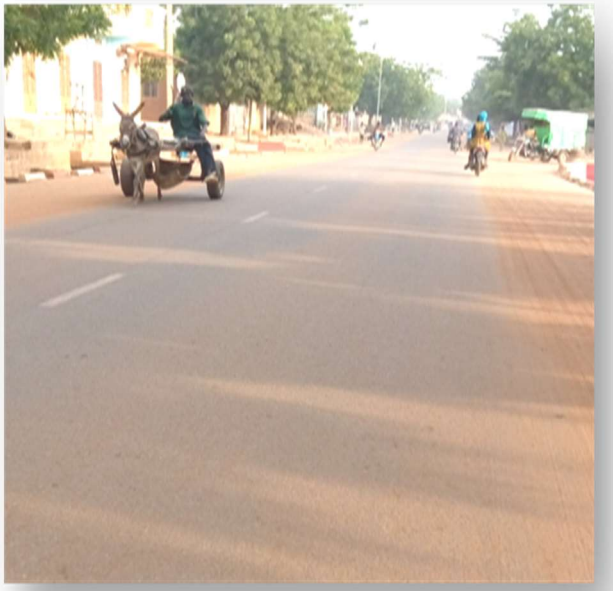
3.1. L'aménagement des routes, une résultante de l'essor des moyens de transport

Le développement des moyens de transport a permis l'aménagement des équipements et des infrastructures de route dans la ville de Ségou.

3.1.1. Une concentration des voies secondaires bitumées dans les quartiers centraux

L'avenue des jeunes et son prolongement vers la voie express An 2000 (rue 47 et 147), s'étend sur une emprise variant de 20 à 40 m et sa longueur est de 1,700 km. Elle est bitumée, drainée et est en bon état. La voie limitant la mission catholique à l'Ouest et se prolongeant vers Médine, a une emprise de 20 m et une longueur de 3,900 km (rue 89). Elle est bitumée, drainée et son état est bon. La voie partant du Rond-point de L'Hôpital Régional et allant à l'hippodrome au Sud en traversant le quartier Darsalam, a une emprise de 40 m et une longueur de 1,650 km (rue 213). Elle est bitumée, drainée et est en bon état. La voie qui sépare le quartier Bougoufiè et le lycée régional et son prolongement dans le quartier Hamdallaye en passant par le marché château a une emprise qui varie de 10 à 50 m et une longueur de 560 m. Elle est bitumée drainée en bon état. La voie de berge qui passe devant la ferme de Soninkoura, allant vers la COMATEX (Compagnie Malienne de Textile) et son prolongement dans le quartier Bougoufiè jusqu'au rond-point de l'hôpital a une emprise qui varie de 10 à 15m et une longueur de 1,800km (rue 122). Elle est bitumée, drainée et est en mauvais état (Boulevard Biton COULIBALY). La voie Est-Ouest allant de la rue 519 de Bagadadji traversant l'ex-aviation, Angoulême, Médine, Darsalam, Hamdallaye A et B et se joignant à la rue 442, a une emprise qui varie de 20 à 30 m et une longueur de 4,620 km. Elle est en bon état. La voie El Hadj Oumar TALL, allant du rond-point de l'hôpital et se joignant à la RN6 à une emprise de 15m et une longueur de 3,1 km. Elle est bitumée, drainée et se trouve en bon état. La voie reliant la route An 2000 à la RN6 et délimitant Hamdallaye A et B (rue 449) a une emprise de 20 m et une longueur de 820 m, elle est bitumée et en bon état (voir photo 1 et 2) Hamdallaye A et B.

Photo 2 : Voie bitumée passant par la berge de Sonikoura



Source : Observation terrain, 2021

Photo 2 : Voie bitumée reliant l'an 2000 à la RN6 et délimitant Hamdallaye A et B

Source : Observation terrain, 2021

3.1.2. La construction de l'échangeur, une résultante de l'essor des moyens de transport

L'échangeur qui existe dans la ville de Ségou au carrefour de Markala est un échangeur à voies multiples qui a permis de désenclaver les quartiers, de désengorger la circulation à la sortie de la ville, de réduire la durée de traversée du carrefour de Markala et d'améliorer la sécurité routière et le cadre de vie des riverains et des usagers de la route. Elle est située à Hamdallaye, au rond-point de la route de Markala, à 200 m de la Direction des Douanes et à 50 m de l'hôtel Mivera. Les travaux de construction ont débuté le 03 décembre 2015, financé à 84 % par le budget national et 16 % par la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD). Il a été inauguré en 2018 par le Président de la République Ibrahim Boubacar Keita (voir photo 3).

Photo 3 : Echangeur multiple de la ville de Ségou

Source : Cliché du METD, 2021

3.2. L'aménagement des gares, stations-services et parkings : des marqueurs spatiaux de développement urbain

L'aménagement des voies principales et secondaires a favorisé la prolifération des gares routières dans la commune urbaine de Ségou. La grande partie des gares routières se trouve au bord de l'avenue An 2000 malgré l'existence d'une gare communale au quartier Sonikoura. Cette gare communale en ce jour n'abrite que la compagnie Wasso Magni, la cour est en mauvais état malgré l'existence vendeurs d'articles divers (voir photos 4 et 5). Les témoignages recueillis auprès de certains propriétaires de compagnies de transport sont illustratifs sur la faible attractivité de la gare communale. Ils affirment que : *« La raison qui nous pousse à ne pas occuper la gare communale est qu'elle est très loin du centre-ville et n'est pas au bord d'une principale comme la voie An 2000* ». Cela va pousser beaucoup de compagnies à installer leur gare aux abords de voie An 2000 qui donne une bonne visibilité et attire les clients.

Photo 4 : Entrée de la gare communale de Sidossonikoura

Source : Observation terrain, 2021

Photo 5 : Intérieure de la gare communale de Sidossonikoura

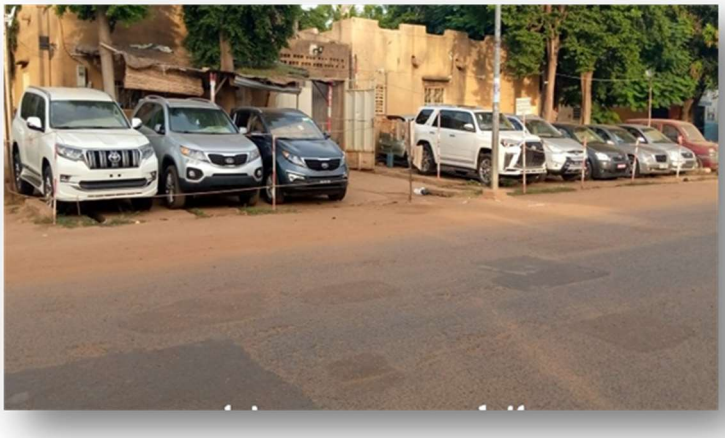
Source : Observation terrain, 2021

Les véhicules existant dans ces gares sont spécialisés dans le transport des passagers et des marchandises d'où le transport mixte.

3.2.1. L'aménagement des espaces de parking, un facteur d'embellissement urbain

Dans la commune urbaine de Ségou, l'aménagement les routes a contribué à la création des parkings à savoir : parkings de vente de véhicule ; parkings de stationnement de motos (voir les photos 6 et 7).Ces parkings contribuent considérablement à l'essor urbain, au développement économique, au paiement des taxes de stationnement notamment la vente des véhicules qui viennent de la France appelés « *France au revoir* ». Ils sont gérés par des entreprises privées qui opèrent dans la commune urbaine de Ségou. Les impôts et les taxes qu'elles payent alimentent les caisses de la municipalité.

Photo 5 : Parking de vente de voitures



Source : Observation terrain, 2021

Photo 5 : Parking de stationnement des motos devant l'hôpital

Source : Observation terrain, 2021

3.3. Le développement des moyens de transport, un facteur favorisant la création des stations-services

Dans la commune urbaine de Ségou, nous constatons un nombre élevé de stations-services formelle et informelle de vente d'hydrocarbures (essence et gasoil) et d'huile à moteur. Ces stations-services contribuent au développement de la commune.

3.3.1. Les stations-services formelles

Dans la commune urbaine de Ségou, plusieurs opérateurs économiques évoluent dans la vente des hydrocarbures d'où l'émergence des stations-services formelles. Elles se localisent le long des voies publiques et englobe parfois des supermarchés (voir photo 8). Ces stations-services évoluent dans le cadre formel et jouent un grand rôle dans l'économie de la commune urbaine à travers le paiement des taxes, le commerce et la création d'emplois pour les jeunes. Le tableau ci-après présente la répartition des stations-services formelles par localité.

Photo 6 : Station Petro Wagne

Source : Observation terrain, 2021

Tableau : Inventaire des stations-services formelles dans la commune urbaine de Ségou

N⁰	Désignation	Etat	Localisation
1	Station B.C.F	Bon	Zone des garagistes
2	Station S.N.F	Bon	Bougoufiè
3	Station SO.NEF	Bon	Bougoufiè (près village CAN
4	Station TOTAL	Bon	Avenue An 2000
5	Station SERVICE GAMBIE	Bon	Hamdallaye B (route An 2000
6	Petro Wagne	Bon	Médine (route An 2000)
7	SO.CO.F	Neuf	Avenue An 2000
8	Station IDF	Assez-bien	Médine près du marché
9	T.G.F	Neuf	Avenue An 2000
10	Station ORYX	Assez-bien	Bougoufiè
11	BKT	Assez-bien	Angoulême

Source : Enquête terrain septembre, 2021

3.3.2. Les stations-services informelles

En dehors des stations-services formelles, nous avons des points de vente de gasoil, d'essence et d'huile à moteur dans les bouteilles au bord des routes qui évoluent dans l'informel. Ces petits vendeurs sont parfois mal positionnés avec des bouteilles ouvertes, non loin des vendeurs de galettes qui peuvent être vraiment un danger ; ils s'approvisionnent au niveau des stations-services. On ne peut pas faire deux

rues sans voir ces vendeurs d'hydrocarbures qui évoluent dans l'informel, leur nombre n'est pas connu. Ils contribuent aussi au développement local à travers le paiement des taxes à la municipalité

On ne peut pas faire deux rues sans voir ces vendeurs d'hydrocarbures qui évoluent dans l'informel, leur nombre n'est pas connu (voir photo 9 et 10).

Photo 9 : station d'essence et d'huile à moteur

Source : Observation terrain, 2021

Photo 10 : points de vente d'essence et d'huile à moteur de quartier Bougoufié

Source : Observation terrain, 2021

4. Discussion

Dans la commune urbaine de Ségou, le secteur du transport joue un rôle déterminant tant sur le plan économique que dans l'aménagement des équipements et des infrastructures. Il ressort des résultats de l'étude que d'importants efforts ont été consentis pour la construction des voies bitumées incluant un échangeur multiple afin de fluidifier la mobilité quotidienne de la population. L'essor des moyens de transport routier a favorisé l'aménagement de nombreuses gares notamment pour les transports collectifs. Cependant, l'essentiel des équipements et infrastructures de transport sont localisés dans les quartiers centraux au grand délaissement des secteurs périphériques. Par ailleurs, les moyens de transport urbains et interurbains ont boosté les activités économiques à travers la multiplication des stations services formelles et non formelles. Mieux, de nombreux parkings automobiles et de motos ont vu le jour offrant ainsi des opportunités d'emplois à de nombreuses personnes. Les ressources générées par le paiement des impôts et taxes participent au renforcement des caisses du budget communal toute chose qui permet d'accroître les efforts de développement local pour l'amélioration des conditions de vie des populations. Le transport routier à travers les acteurs formels et informels contribue de façon significative à l'essor urbain de la ville de Ségou. C'est ainsi que Y, Méité (2014, p. 43) abonde dans le même sens. En effet, selon l'auteur : « *Le transport interurbain et urbain joue un grand rôle et occupent une place importante dans la mobilité quotidienne de la population à travers les cars des compagnies de transport, les motos taxis, les taxis de transport des passagers* ». Pour sa part, A, Ouologuem (2007, p. 5), rapporte que l'activité de transport peut être une source de revenus si elle est bien prise en compte par la Mairie. Les causes de la faible mobilisation des ressources dans le secteur du transport sont liées au manque d'initiatives des élus locaux, la mauvaise organisation des acteurs du secteur de transport. Le Breton (2005, p. 37), pense que: « *Le concept de mobilité durable comporte, outre ses aspects économiques et environnementaux, une dimension sociale, d'autant plus que les conditions de mobilité peuvent être facteur d'intégration sociale ou être la cause principale de l'exclusion sociale. Au-delà de son objectif majeur qui est d'assurer le déplacement des biens et des personnes, de nos jours un système de transport n'est plus seulement un moyen de circulation mais aussi un facteur d'aménagement de l'espace et de mise en relation économique et sociale* », Simmala (2009, p. 63) affirme que **:** « *En effet, ces modes de transport urbain et intra urbain jouent le rôle de rabatteur des usagers des cars du domicile jusqu'à la station. Ils assurent en retour le transport des usagers jusqu'à l'intérieur d'autres*

villes. On pourrait penser à un transbordement qui se développe entre les cars, les taxis-brousse de 5 places et les taxi-motos. Les compagnies de transport, en menant l'activité de transport des passagers sont constituées en véritables outils d'intégration nationale et sous régionale par rapport aux nouveaux enjeux économiques ». A, Soïba (2022, p.112) affirme que : « *Le transport urbain et interurbain joue un rôle considérable dans la mobilité des usagers et les activités économiques. L'essor des moyens de transport utilisés répercute favorablement sur l'économie de la municipalité de Ségou* ».

Conclusion

Le secteur du transport grâce au développement des moyens de transport urbains et interurbains utilisés a largement contribué à la structuration de l'espace urbain de Ségou à travers l'aménagement des équipements et des infrastructures. La structuration de l'espace urbain s'explique par la création des gares, des stations-services, des routes bitumées et non bitumées. Il en a résulté une diversification des activités économiques et une intensification de la mobilité quotidienne de la population. Aussi, le secteur de transport a permis une amélioration des recettes fiscales de la municipalité grâce au paiement des taxes et impôts. Cela représente un facteur déclencheur de développement local.

En définitive, pour améliorer l'offre des moyens de transports aux usagers, les autorités ont mis un accent particulier sur la construction des infrastructures routières dans la ville de Ségou. Ces infrastructures ont permis la structuration de l'espace urbain, une facilitation dans la circulation sur les voies publiques et l'amélioration de la mobilité quotidienne de la population.

Références Bibliographiques

Agence Nationale de Sécurité Routière (ANSR), 2020, *Journée de réflexion sur l'insécurité routière dans la région de Ségou*, 12 p.

ALHOUSSEYNY Soïba, 2021, *Contribution du secteur de transport dans le développement local, Cas de la commune urbaine de Ségou*, mémoire de master, université de Ségou, 116 p.

Banque Africaine de Développement (BAD), 2018, *Etude pour l'amélioration de la sécurité routière dans le district de Bamako*, 139 p.

COULIBALY Amadou, 2012, *Les transports routiers collectifs intra urbains de l'agglomération de Ségou*, Mémoire DEA de l'ISFRA de Bamako, 109 p.

Direction de Régulation de la Circulation et des Transports Urbains (DRCTU), 2019, *Bilan des accidents corporels de la circulation routière dans le district de Bamako*, 34 p.

Direction Régionale des Routes de Ségou (DRR), 2021, *Les voies dans la ville de Ségou*, 32 p.

KOULNTE Simmala, 2009, *Transport routier interurbain à Kara au Togo*, Mémoire de Maîtrise, Université de Kara, 84 p.

LE BRETON Eric, 2005, *Bouger pour s'en sortir, Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, 247 p.

MEITE Youssouf, 2014, *Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan*, Université de Strasbourg, France, 327 p.