



Revue du Laboratoire Africain de Démographie et des Dynamiques Spatiales

Numéro 14, Décembre 2025
(Volume 1)

"Mieux comprendre l'espace"

ISSN : 2707-0395

Site web : www.revuegeovision.laboraddys.org

Courriel : revuegeovision@gmail.com

WhatsApp : +225 07 09 76 62 78

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Directeur de publication

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

Rédacteur en chef

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

Rédacteur en chef adjoint

ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Secrétariat de rédaction

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

Secrétariat administratif et technique

FOFANA Bakary, Géographe, Institut de Géographie Tropicale (IGT)/Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

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 Simplicie, 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 Téléphore, 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 Christof GÖBEL, Universidad Autonoma Metropolitana (UAM), Mexico/Mexique

Pr Guénola CAPRON, Universidad Autonoma Metropolitana (UAM), Mexico/Mexique

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)

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

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

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

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

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

Dr (MC) ADJAKPA Tchékpo Théodore, Université d'Abomey-Calavi (Benin)

Dr (MC) ABDOULAYE Djafarou, Université d'Abomey-Calavi (Benin)

INDEXATIONS INTERNATIONALES



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



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



www.sudoc.fr/241026326



TOGETHER WE REACH THE GOAL

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

- ✓ *Impact Factor 2025 : 5.46*
- ✓ *Impact Factor 2024 : 2.782*
- ✓ *Impact Factor 2023 : 3.169*

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 : (B. FOFANA, 2021, p.28) ; -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées). Exemple : B. FOFANA (2021, p.28).

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 Asseyo 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 paraît donc deux fois par an (en anglais et en français).

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

LE TRANSPORT CLANDESTIN DE VOYAGEURS D'ABIDJAN VERS LE MALI ET LE BURKINA FASO SUITE À LA COVID-19, YAO Beli Didier	11
GESTION DURABLE DES TERRES EN MILIEU RURAL AU BENIN : CAS D'UNE EVALUATION FINANCIERE DE LA LUTTE CONTRE LA DEGRADATION DES TERRES AGRICOLES, Alfred Bothé Kpadé DOSSA	22
DYNAMIQUE DU SECTEUR INFORMEL ET OCCUPATION ANARCHIQUE DES ESPACES UNIVERSITAIRES DE BADALABOUGOU EN COMMUNE V/BAMAKO (MALI), Abdou BALLO¹, Charles SAMAKE²	36
INFLUENCE DES COLONATS AGRICOLES SUR LES DYNAMIQUES ECONOMIQUE ET SOCIALE AUX FRONTIERES BENINO-NIGERIANES: CAS DE LA COMMUNE DE TCHAOUROU AU BENIN, M'po Abraham KOUAGOU N'TCHA¹, Comlan Julien HADONOU²	49
REPRESENTATIONS SOCIO-CULTURELLES DE LA MALADIE ET DE LA SANTE CHEZ LES POPULATIONS RURALES BAOULE DE DJEBONOUA ET BETE DE DALOA : CAS DU PALUDISME EN COTE D'IVOIRE, Kouakou Luc N'GOTTA¹, Kassi Joseph KOUAME², Koffi Dermane KOUAKOU³, Salifou YEO⁴	65
LA PRODUCTION DE L'ARACHIDE, UN EXEMPLE DE L'AUTONOMISATION DE LA FEMME DANS LA SOUS-PREFECTURE DE KOLIA (NORD DE LA COTE D'IVOIRE), KONE Basoma⁷⁹	
LE REMBLAYAGE ET L'OCCUPATION DES SITES MARECAGEUX DANS L'ESPACE URBAIN DE DALOA (CENTRE-OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE) Kokou Gilles Mawéna EKLOU¹, Djédjé Eric PREGNON²	95
LA GOUVERNANCE LOCALE À L'ÉPREUVE DE LA GESTION DU POUVOIR PAR LE RÉGIME MILITAIRE AU NIGER, WADA Nafiou	108
LES DEUX TRAITÉS DE LA MISSION BRITANNIQUE DE 1817 À KUMASI : ANALYSES ET CRITIQUES, SECRE Kouamé Kossonou Frédéric	120
LES FINAGES DU BASSIN ARACHIDIER OCCIDENTAL, UNE FABRIQUE DIFFÉRENTIELLE DE L'AUTOROUTE ILA TOUBA, Abdoulaye DIAGNE	134
ÉVALUATION SPATIALE DES DYNAMIQUES COTIÈRES EN CASAMANCE : CAS DE CARABANE, DIOGUE ET GNIKINE, ABDOURAHMANE BA¹ ; AMY DIEDHIOU² ; ELHADJI ABDOU KARIM KEBE³	145
MARCHE INFORMEL DES MÉDICAMENTS : ACTEURS, LOGIQUES ET STRATÉGIES DANS LA COMMUNE URBAINE DE SIGUIRI, RÉPUBLIQUE DE GUINÉE, Sidiki KOUROUMA¹, Véronique Vilgué KOIVOGUI²	160
VULGARISATION DE LA GÉOGRAPHIE DES NUISANCES SONORES : UN LEVIER POUR REINVENTER LES SCIENCES SOCIALES EN COTE D'IVOIRE, KONE Tintcho Assetou épse BAMBA	175
CONTRIBUTION DE LA GÉOLOCALISATION DES AIRES CACAOYÈRES DANS LA RATIONALISATION DES PAYSAGES FORESTIERS DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE BUYO	

(SUD-OUEST DE CÔTE D'IVOIRE), ¹ KOUASSI Yao Dieudonné, KOFFI Kouadio Achille, YAO Kouamé Anicet	188
IDENTIFICATION DES FACTEURS D'AUGMENTATION DU PRIX DU PAIN DE MANIOC SUR LE MARCHÉ DE KINTELE (REPUBLIQUE DU CONGO), LINGUIONO Chelmyh Duplosin¹, MAMA YACOBBOU Aboudou Ramanou²	201
FACTEURS DE LA DYNAMIQUE DEMOGRAPHIQUE DE LA VILLE DE SAN-PEDRO (SUD-OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE), KOUAKOU Yao Stanislas¹, WADJA Jean-Bérenger²	214
IMPACT MONÉTAIRE DE LA DÉGRADATION DES SOLS DES MÉNAGES AGRICOLES DANS L'ARRONDISSEMENT DE NATITINGOU IV (BENIN) YATOPA Watoupé Thierry¹ & DOSSA Alfred Bothé Kpadé²	228
VULNÉRABILITE À L'ÉROSION HYDRIQUE DE LA SOUS-PRÉFECTURE DE GAMBOMA DANS LE CENTRE DU CONGO, Léonard SITOU	243
DISPARITE ET DETERMINANTS DE L'APPROVISIONNEMENT EN EAU DES POPULATIONS DE LA VILLE DE BOUAKE (COTE D'IVOIRE), Lhey Raymonde Christelle PREGNON	258
STRATÉGIES D'ADAPTATION DES PAYSANS EN CÉRÉALICULTURE FACE AUX EFFETS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES DANS L'EX-CERCLE DE KITA AU MALI, ¹Arouna DEMBELE, ²Issa FOFANA, ³Samba Mamadou SIDIBE	275
IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES DE L'ELEVAGE DE PINTADES DANS LA SOUS-PREFECTURE DE NIOFOIN (NORD DE LA COTE D'IVOIRE), ¹KOUAME Kanhoun Baudelaire, ²TRAORE Oumar, ³YOMAN N'goh Koffi Michael	289
REGRESSION DU LAC DE KOSSOU ET DYNAMIQUE DE RECOLONISATION DES ANCIENS SITES PAR LES POPULATIONS DEPLACÉES DANS LE DÉPARTEMENT DE BEOUMI : UNE LECTURE GEOGRAPHIQUE DES MUTATIONS SOCIO-TERRITORIALES APRES BARRAGE, Kouamé Thierry GOLI¹, Zié Doklo TRAORÉ², Kouamé Sylvestre KOUASSI³	300
L'ENCLAVEMENT FONCTIONNEL COMME CONTRAINTE A LA DYNAMIQUE DE L'ECONOMIE AGRICOLE DANS LA SOUS-PREFECTURE DE BONON, KOFFI Guy Roger Yoboué¹, N'GUESSAN N'Guessan Francis², KOUASSI Konan³	313
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE MASSE ET PRATIQUES DE MOBILITE DANS LES METROPOLES DES SUDS : CAS DU BUS RAPID TRANSIT (BRT) À DAKAR (SENEGAL), Malick NDIAYE¹, Awa FALL²	329
MIGRANTES ET MIGRATIONS EN CÔTE D'IVOIRE : UNE APPROCHE ANALYTIQUE VIA LES PROFILS ET LES RESEAUX À DALOA ET À ANYAMA, Talibet Kouacou Yves-Rhodrigue KONAN	344
ÉFFET DE LA PRATIQUE DE L'EPS SUR LES ELEVES EN DIFFICULTES SCOLAIRES COMME MOYEN D'INTEGRATION SOCIALE EN REPUBLIQUE DU CONGO, Audibert Fargean BANCKETH KODIA¹, Paulin MANDOUMOU² et Pascal Alain LEYINDA³	357
SCIENCE ET ETHIQUE : VERS UN RETOUR DES MORALES OBJECTIVES, TUO Zié Emmanuel	369

REPRÉSENTATIONS ET ATTITUDES DES POPULATIONS DE SICOGI-MARCHÉ (YOPOUGON) FACE À LA COVID-19, ¹ AKPOUE Adjoua Marie Charlotte, ² NOTE Chantal, ³ N'GUESSAN Kassi Sinäï,.....	379
LES LAVERIES PRIVÉES DE VÉHICULES DANS LE CENTRE ET LE PÉRICENTRE DE LIBREVILLE : DE L'EXPLOSION DE L'OFFRE A LA DIFFICULTÉ DE CIRCULER VERS LE CENTRE-VILLE, <u>Guy Obain</u> BIGOUMOU MOUNDOUNGA	388
DE L'EFFICACITÉ DES MATHÉMATIQUES EN PHYSIQUE, <u>Fampiémin SORO</u> ¹ , <u>Péson SORO</u> ²	399
DÉTERMINANTS DE LA FAIBLE AUTONOMISATION FINANCIÈRE DES FEMMES RURALES DU DÉPARTEMENT DE DABOU, <u>Mawa TOURÉ</u> ¹ , <u>Maxime YAPI</u> ² , <u>Joseph P. ASSI-KAUDJHIS</u> ³	408
MIGRATIONS CLIMATIQUES ET RECOMPOSITIONS SOCIO-TERRITORIALES : LES DEPLACEMENTS POST SECHERESSES DE 1973 AUTOUR DU SYSTÈME FAGUIBINE ET L'EMERGENCE DU VILLAGE MULTI-COMMUNAUTAIRE D'EHELL (LAC HORO), REGION DE TOMBOUCTOU, <u>Mahamadou ABOCAR</u> ¹ * <u>Abdoulkadri Oumarou Touré</u> ² , <u>Modibo Tangara</u> ³ , <u>Mahamane Alboukader</u> ⁴	423
LES USAGES COMMUNAUTAIRES DES RESSOURCES FLORISTIQUE ET FAUNIQUE DE QUELQUES FORETS SACREES DES DEPARTEMENTS DU L'OUEME ET DU PLATEAU (BENIN, AFRIQUE DE L'OUEST), <u>Romarc Iralè EHINNOU KOUTCHIKA</u> ¹ et *	438
ANALYSE DE LA RÉSILIENCE DES SYSTÈMES AGRICOLES FACE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES DANS LE SYSTÈME FAGUIBINE, RÉGION DE TOMBOUCTOU, <u>Mahamane ALBOUKADER</u> ¹ , <u>Seydou MARIKO</u> ² , <u>Mahamadou ABOCAR</u> ³	452

LES FINAGES DU BASSIN ARACHIDIER OCCIDENTAL, UNE FABRIQUE DIFFÉRENTIELLE DE L'AUTOROUTE ILA TOUBA

Abdoulaye DIAGNE

Université Cheikh Anta Diop (UCAD) de Dakar.

Faculté des lettres et sciences humaines (FLSH)

Membre du laboratoire de Géographie humaine (LaboGehu)

Adresse électronique : abdoulaye35.diagne@ucad.edu.sn

(Reçu le 01 octobre 2025 ; Révisé le 28 octobre 2025 ; Accepté le 23 novembre 2025)

Résumé

La construction de l'Autoroute à péage Ila Touba dans le bassin arachidier occidental contribue, certes, à accélérer la mobilité des personnes et des marchandises mais elle a aussi amplifié une tendance préexistante, la transformation des terroirs en finages. Toutefois, cette transformation de ce ruban d'espace se fait de manière différentielle. À partir de plusieurs travaux de recherche menés dans ce bassin arachidier et à l'étranger, de données d'enquêtes et d'observations de terrain, cet article analyse de manière plus générale l'aménagement de ce paysage agricole en revisitant les « vieux » concepts de la géographie rurale que sont le finage et le terroir. Il met l'accent sur l'effet de cette infrastructure de transport sur la morphologie de la trame du parcellaire et la pression exercée sur ce foncier agricole.

Mots clés : Autoroute Ila Touba ; bassin arachidier occidental ; terroirs ; finages ; transformation différentielle.

THE FINAGES OF THE WESTERN PEANUT BASIN, A DIFFERENTIAL FACTORY OF THE ILA TOUBA HIGHWAY

Abstract

The construction of the Ila Touba toll highway in the western peanut basin has certainly helped to speed up the movement of people and goods, but it has also amplified a pre-existing trend: the transformation of rural areas into communal lands. However, this transformation of this strip of land is taking place in a differential manner. Based on several research projects conducted in this peanut-growing region and abroad, survey data, and field observations, this article analyzes the development of this agricultural landscape in a more general way by revisiting the “old” concepts of rural geography, namely finage and terroir. It emphasizes the effect of this transport infrastructure on the morphology of the parcel network and the pressure exerted on this agricultural land.

Keywords: Ila Touba Highway; western peanut basin; terroirs; finages; differential transformation.

Introduction

La construction de l'Autoroute à péage Ila Touba (officiellement inaugurée le 20 décembre 20218) dans le bassin arachidier occidental (plus exactement vieux bassin arachidier) a contribué, certes, à accélérer la mobilité des personnes et des marchandises mais elle a aussi amplifié une tendance préexistante, la transformation des terroirs en finages. En effet, cette réflexion s'inscrit dans le débat général sur les effets structurants / déstructurants des infrastructures de transport, notamment sur les espaces ruraux traversés, comme c'est le cas dans ce ruban d'espace agraire assimilé, bien avant la construction de l'Autoroute Ila Touba déjà, comme un « corridor urbain » par O. THIAM (2008, p. 1). D'emblée, dans son acception géographique, le concept de corridor a fait l'objet de plusieurs réflexions : corridor de développement (N. FAU, 2019, p. 1 ; A. HOPE et J. COX, 2015, p. 1) ; corridor urbain (M. COSINSCHI et J.-B. RACINE, 1998, p. 22 ; O. THIAM, 2008, p. 13 ; A. CHOPLIN, 2019, p. 85) ; corridor de transport (J. DÉBRIÉ et Cl. COMTOIS, 2010, p. 130 ; J. LOMBARD et N. MARÉÏ, 2024, p. 5) ; corridor d'extraction, de façade, épine dorsale (L. BRODT et F. LASSERRE, 2025, p. 10). Concernant le corridor de transport, A. KAUFFMANN (2016, p. 1) mentionne : « âgé d'environ un demi-siècle, il est apparu en géographie des transports et désignait des routes et axes d'infrastructures de transport

majeurs reliant des centres urbains [...]. Progressivement, la définition s'est élargie pour intégrer le territoire entourant l'axe d'infrastructures de transport ».

Dans le cas de cet article, parallèlement à la « mise en place d'une « conurbation » qui s'étendrait de Dakar à Touba » (O. THIAM, 2008, p. 203) le long de la Route nationale 3, et exacerbée, de nos jours, par l'autoroute Ila Touba, les terroirs entourant cette autoroute sont entrés, eux-aussi, dans un processus de formation d'un « corridor agricole » (A. HOPE et J. COX, 2015, p. 7) ou de finages. Dans ce chapelet de villages situé de part et d'autre de l'autoroute, la vigueur de la croissance démographique endogène, la baisse de la production agricole, l'intégration à l'économie de marché (J.-Ph. COLIN *et al.*, 2002, p. 431 ; A. DURAND-LASSERVE et E. LE ROY, 2012, p. 12), l'urbanisation rurale (J. LOMBARD *et al.*, 2019, p. 306), l'intensité des mobilités campagnes villes (J. Lombard, 2015, p. 166) et l'électrification rurale (A. DIAGNE, 2024, p. 69) constituent autant de paramètres qui expliquent « l'usage concurrent des sols, entre besoins agricoles, immobiliers, industriels et miniers » (M. BERTRAND et B. BON, 2023, p. 3). Cela nous a conduit à étudier les dynamiques des paysages agraires compris entre Thiès et Touba-Mbacké, en d'autres termes ceux-là situés le long de l'autoroute Ila Touba et soumis à une pression foncière de plus en plus forte.

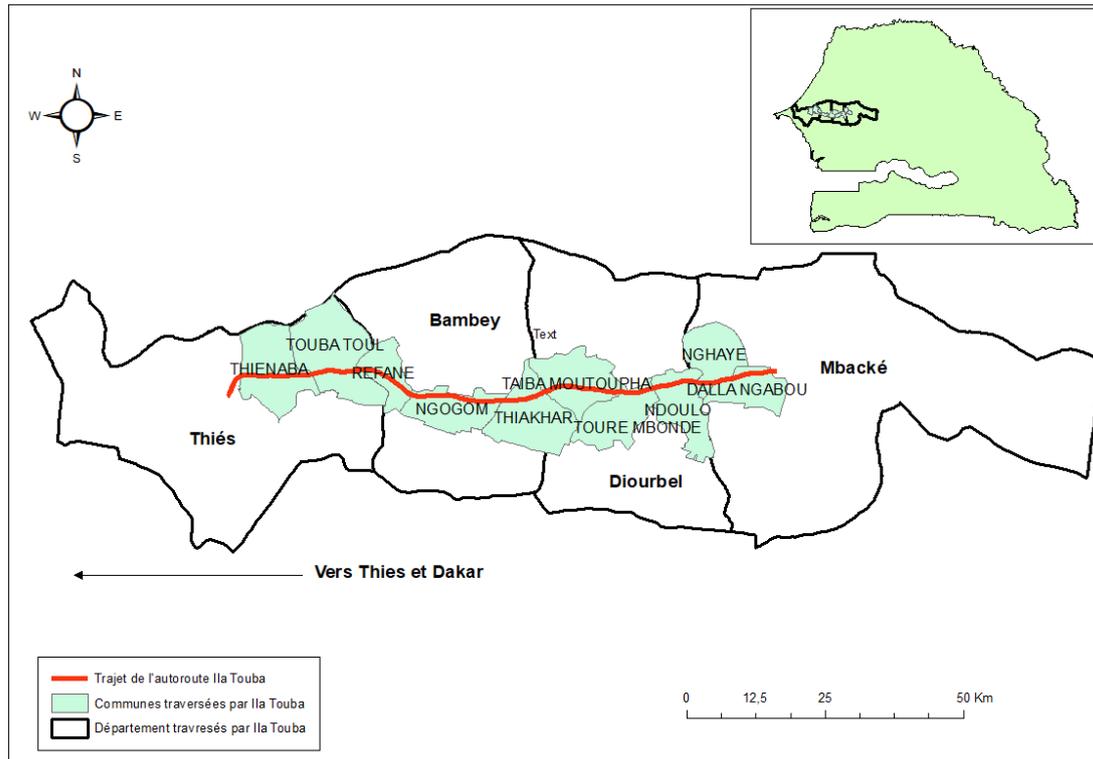
Après une présentation de la zone d'étude et une description de la méthodologie d'enquête, une analyse de la transformation différentielle des terroirs en finages est tentée.

1. Présentation de la zone d'étude

Le ruban d'espaces ruraux allant de la ville de Thiès à la métropole Touba-Mbacké, partie de l'ancien bassin arachidier, est un « noyau dur de peuplement » (P. PÉLISSIER, 1985, p. 201) qui était partagé entre les anciennes provinces du Cayor et du Baol. Et comme l'ont mentionné A. DIAGNE *et al.* (2021, p. 29), le cadre géographique est limité, à savoir la zone comprise entre Thiénaba et Touba-Mbacké, coupée en deux par l'Autoroute sur une distance de 115 km, autrement dit, une frange du vieux bassin arachidier (carte 1). Celui-là doit son nom à son rôle premier dans la pénétration de l'arachide au Sénégal durant la seconde moitié du XIX^{ème} siècle.

Dans cette portion d'espace au parc sélectionné vieillissant à *Faidherbia albida*, l'observateur est frappé par la monotonie du relief (plaine sablonneuse), sa platitude (altitude moyenne de 22 m) et l'absence de brousse ou lambeau de forêt, « espaces interstitiels entre terroirs villageois ou cloisons forestières inentamées » (P. PÉLISSIER, 1995, p. 23).

À présent, avec la mise en œuvre de l'acte 3 de la décentralisation, ces espaces sont partagés entre des collectivités territoriales (communes rurales exclusivement). Il importe de préciser que les communes portent la dénomination du village chef-lieu de commune. Et la plupart de ces chefs-lieux de communes est située au Sud de l'autoroute à l'exception de Touba Toul, Taïba Moutoupha et Nghaye localisés au Nord, (carte 1).

Carte 1 : localisation des communes traversées par l'autoroute Ila ToubaSource : *Google Earth*

Réalisation : A. DIAGNE, 2025

Tous ces espaces ruraux, pris en étau entre Thiès, une ville secondaire (grisé en haut de la flèche indiquant la direction Thiès et Dakar) et Touba-Mbacké (grisé à l'Est de Dallah Ngabou), sont de plus en plus désignés comme périurbains (carte 1). Et à l'image des autres franges rurales de deux, voire trois métropoles situées dans des corridors, ici aussi « Les influences urbaines y sont discontinues et contribuent au mitage observé partout dans l'usage des sols » (M. BERTRAND et B. BON, 2023, p. 2).

2. Méthodologie

Pour comprendre les dynamiques du foncier agricole, nous sommes partis, d'abord, d'un jeu de cartes foncières réalisées à partir d'images diachroniques numérisées de *Google Earth* datant de 2015 à 2025. En effet, comme l'ont souligné G. SAUTTER et P. PÉLISSIER (1970, p. 29), « les cartes foncières constituent à cet égard l'outil de travail par excellence, révélateur de déséquilibres éventuels ou d'anomalies dans la structure spatiale des exploitations ». Ensuite, des entretiens semi-directifs, soit individuels, soit collectifs sont menés dans les 10 hôtels de ville de ces communes (tableau 1). Un total de onze entretiens sont effectués et ils se présentent comme suit :

- un entretien semi-directif individuel à Dallah Ngabou, Ndioulou, Nghaye, Thiakhar, Touba Toul, Touré Mbonde ;
- un entretien semi-directif collectif à Ngogom, Refane, Taïba Moutoupha ;
- un entretien semi-directif et un entretien collectif à Thiénaba.

Ces entretiens sont axés sur la dynamique du foncier. Ils se sont déroulés au cours de la première décennie de septembre 2025, moment où il a fallu arpenter pistes boueuses et chemins latéritiques crevassés en cette période d'hivernage. En revanche, pour préserver l'anonymat des demandeurs d'affectations, l'accès aux registres ne nous est pas accordé. Le choix de la saison s'explique par le fait de vouloir observer les différentes formes de mises en valeur du parcellaire (champs cultivés, non cultivés, pâturages), mais aussi l'existence de carrières, de fermes et de périmètres maraîchers et arboricoles. Ces entretiens n'ont pas nécessité des appels téléphoniques préalables pour décrocher d'éventuels rendez-vous car nous sommes persuadés de trouver, à l'hôtel de ville, au moins une cible (maire, un des adjoints,

président de la commission domaniale, secrétaire municipale) pendant les jours ouvrables et aux heures de travail. Le tableau 1 présente les communes traversées par l'autoroute Ila Touba.

Tableau 1 : communes traversées par l'autoroute Ila Touba

Régions	Départements	Arrondissements Thiénaba	Communes	Nbre de villages	Nbre de mandat(s) du maire	Population en 2024
Diourbel	Bambey	Lambaye	Ngogom	41	1	35897
			Réfane	56	2	47546
		Ngoye	Thiakhar	62	1	30302
	Diourbel	Ndindy	Taïba	37	2	14636
			Moutoupha			
		Ndoulo	Ndoulo	48	2	17127
	Mbacké	Ndame	Touré Mbonde	37	1	17468
			Dalla Ngabou	38	1	12124
Nghaye			26	1	6691	
Thiès	Thiès	Thiénaba	Thiénaba	38	1	32571
			Touba Toul	98	1	60015

Source : ANSD, 2015 et 2024.

Conception : A. Diagne, enquêtes 2025

Et enfin, la lecture de plusieurs travaux de recherche menés dans ce bassin arachidier et à l'étranger a complété cette recherche.

La Limite de la largeur de notre zone d'étude est fixée de façon arbitraire à savoir 7 km de part et d'autre de l'autoroute Ila Touba.

3. Résultats

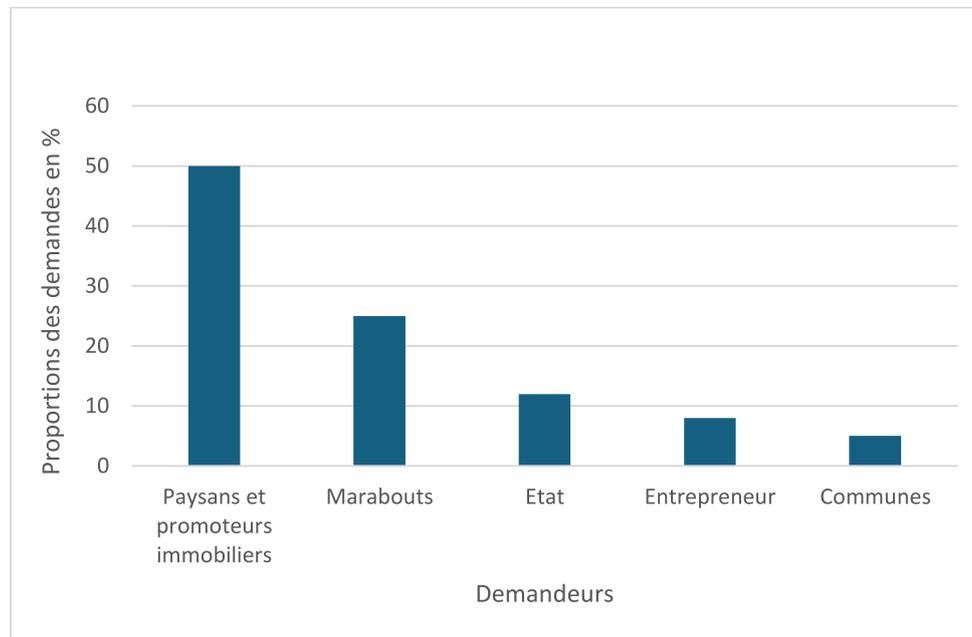
Il est ressorti des entretiens et observations que cette « césure du paysage agraire » (A. DIAGNE *et al.*, 2021, p. 1) a largement contribué à l'accélération du désordre paysager actuel. La disharmonie dans la structure spatiale des exploitations (coprésence de larges parcelles aux formes géométriques ou polygonales *versus* parcelles extrêmement fractionnées et irrégulières) est de plus en plus frappante. Et à cet effet, deux configurations se dessinent le long de cette infrastructure de transport.

3.1. Une progression des finages orientée Est-Ouest

Dans les communes de Dalla Ngabou, Nghaye, Ndoulo, Taïba Moutoupha et Touré Mbonde, (carte 1) les demandes d'obtention de titres de régularisation ont augmenté sensiblement depuis 2022, année de début du présent mandat des maires qui devra durer 5 ans. Mais d'après les entretiens, le constat est qu'il y a une corrélation positive entre l'accroissement annuel de ces demandes et la proximité de la métropole religieuse. Cela s'explique, entre autres, par le fait que « la croissance spatiale de la ville de Touba est beaucoup plus orientée vers l'Ouest que vers les autres directions : tous les grands projets immobiliers actuels concernent cette direction » (O. THIAM, 2008, p. 203). En dehors des demandes de délibérations de parcelles à usage d'habitat (figure 1), formulées par ces ruraux et des promoteurs immobiliers, ce sont les demandes formulées par les marabouts qui arrivent en deuxième position (en nombre et en superficie). L'objet de la majorité de ces demandes, émanant de ces autorités religieuses, est la construction de daaras semi-modernes, décrits par J.-E. CHARLIER (2004, p. 42) : « écoles coraniques où les enfants consacrent une partie de leur temps à l'étude du Coran, le reste à des travaux agricoles. En échange de l'enseignement religieux qu'ils reçoivent de leur marabout, ils cultivent ses terres et assurent ainsi la subsistance ». Mais il arrive aussi que ces dignitaires veulent s'octroyer à titre individuel, de larges superficies. Un maire nous a raconté avoir reçu un appel téléphonique d'un marabout qui disait de manière ferme et assurée : « je veux 5 ha de terres bien plates aux environs de la

5^{ème} sortie de l'autoroute ». Et le maire, par déférence et en usant d'un euphémisme, lui a répondu que toutes ces terres « appartiennent » aux paysans. Maintenant s'ils acceptent de vous les céder tant mieux. La figure 1 représente les proportions en pourcentages des demandes d'affectation de terres par catégories d'acteurs.

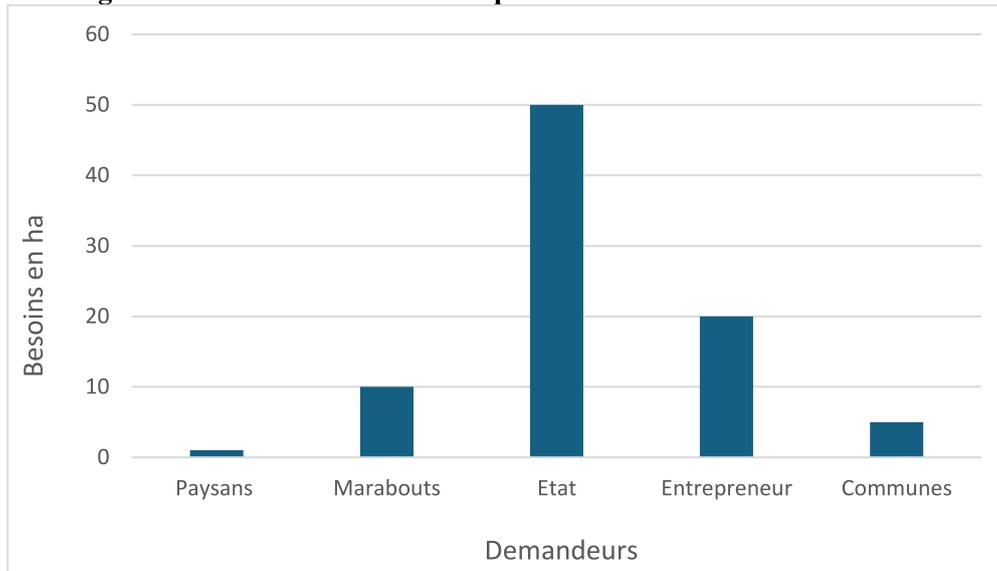
Figure 1 : proportion des demandes d'affectation de terre dans ce front est



Source : A. Diagne, enquêtes 2025

A travers cette figure 1, la boulimie foncière de l'État (12% des demandes de terres) s'y manifeste par un projet de 4.000 ha devant abriter un pôle industriel aux limites des communes de Touré Mbonde, Taïba Moutoupha et Ndindy. Toutefois, cette dernière commune n'est pas traversée par l'Autoroute Ila Touba. Paradoxalement, la faiblesse des demandes de terres (4%) formulées par les communes, suscite des interrogations concernant la planification de l'occupation future des territoires de ces communes. Ces collectivités territoriales disposent-elles de réserves foncières stratégiques susceptibles d'abriter des infrastructures et / ou des équipements ?

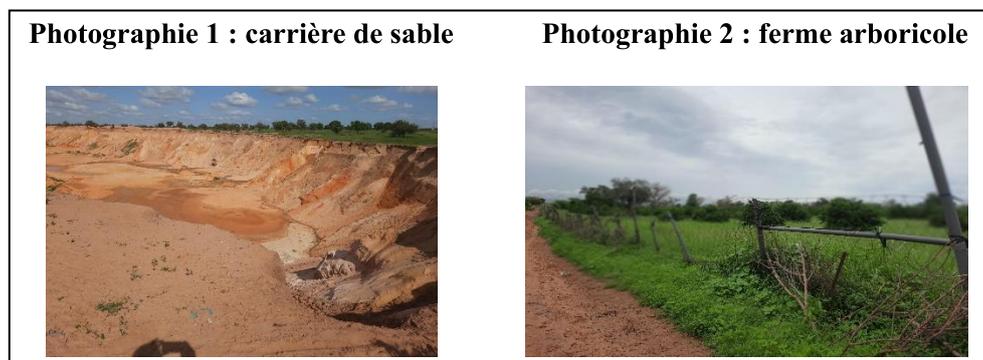
La majeure partie des demandes d'affectations de terres (50%) émane des paysans et promoteurs immobiliers. « Les paysans morcellent une bonne partie de leurs parcelles de cultures pour ensuite les vendre à ces promoteurs immobiliers ou aux néoruraux issus de Touba-Mbacké », nous a-t-on dit. Dans la pléthore des entrepreneurs privés s'intéressant au foncier, il nous est signalé, dans une de ces communes, des investisseurs turcs qui veulent acheter des terres pour y construire des hôtels, des entrepôts, une usine et des fermes agricoles, mais ils n'ont pas apprécié la proposition de partenariat « gagnant-gagnant » du maire. La mairie propose de mettre à leur disposition le foncier et eux les capitaux. Et en matière de superficies foncières, la figure 2 renseigne sur les besoins en terres par catégories d'acteurs. Les demandes individuelles d'affectation de terres formulées par les paysans n'excèdent pas 2 ha alors que celles de de l'Etat atteignent 50, voire un millier d'ha, en témoigne le projet étatique de pôle industriel de 4.000 ha. Les projets d'investissement des entrepreneurs sont aussi consommateurs de terres (20 ha).

Figure 2 : besoins en ha formulés par les demandeurs dans le front est

Source : A. Diagne, enquêtes 2025

3.2. Une autre progression des finages de direction ouest-est

En partance de Thiénaba, le paysage agraire apparaît plus composite. Fermes agro-industrielles (équipées de panneaux solaires, serres, systèmes d'arrosage par pivot central, mini-forages, entrepôts), terres non cultivées, vergers, fermes avicoles, parcelles de mil et d'arachide, carrières d'extraction de sable attirent l'attention de l'observateur (photos 1 et 2).



Source : A. Diagne, enquêtes 2025

L'État sénégalais a cédé l'exploitation de cette carrière située au Sud de l'autoroute, non loin de Thiénaba, à un entrepreneur privé. La bigarrure des strates de sable attire de plus en plus les camions, de jour comme de nuit. L'intensité de l'exploitation explique son élargissement et son approfondissement au fil des ans. Quant à la ferme, elle est grillagée et s'étend sur environ 5 ha. On y trouve *Anacardium occidentale*, *Citrus limon*, *Moringa oleifera*. En bas à gauche, la piste la sépare de l'autoroute qui est au Sud.

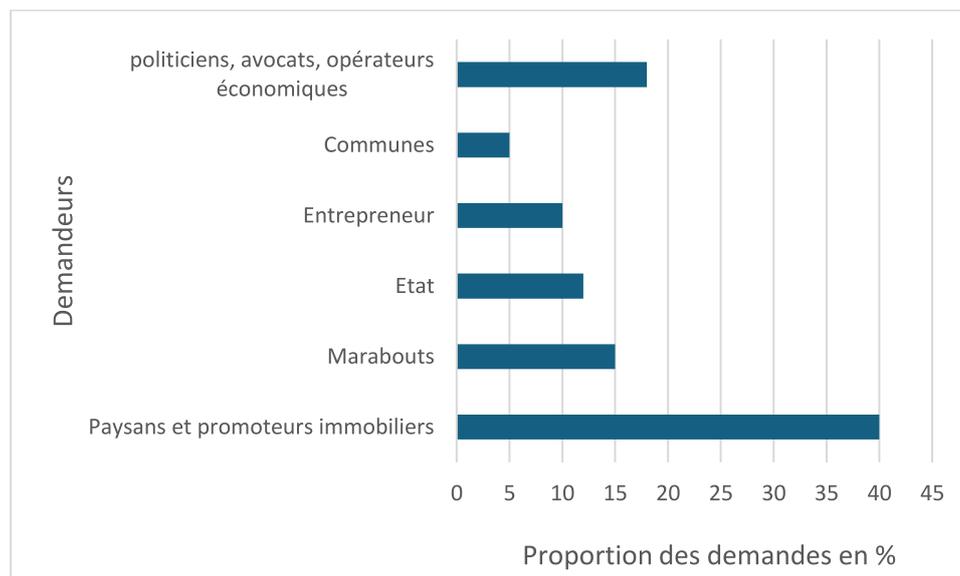
Cette configuration paysagère laisse entrevoir « une néo-modernité [...], qui concilierait agriculture familiale et agriculture à forte intensité de capital » (A. DURAND-LASSERVE et E. LE ROY, 2012, p. 34). Dans les communes de Thiénaba, Touba Toul, Réfane et Ngogom, les nouvelles créations de fermes se font sur les terres sises dans la partie septentrionale de l'autoroute. Celle méridionale allant jusqu'à la Route nationale 3 semble saturée car portant petites villes et bourgades.

La première chose qui étonne l'observateur, dans la commune de Thiénaba, est la vaste étendue de terres, attenante à l'autoroute et jonchée de touffes de *Guiera senegalensis*, entre lesquelles gambadent les

Erythrocebus patas (singes rouges). À la question : « cette étendue de terre est-elle une relique d'ancien bois sacré, mise en jachère, en défens ? », les agents du conseil municipal, ont répondu en ces termes : « il n'est rien de tout cela. Ce n'est pas une terre vacante non plus. Leurs usagers sont encore en vie et habitent dans le village. Puisque l'agriculture pluviale ne permet plus de satisfaire les besoins des paysans, et que les demandes de parcelles à usage d'habitat s'accumulent à la mairie, les entrepreneurs achètent des parcelles ici et là, les « propriétaires » ont préféré les laisser dans cet état pour appâter les courtiers en quête de terres à vendre, et ces derniers se chargent de dénicher les potentiels acquéreurs les plus offrants. Toutefois, tout le monde est au courant qu'il est formellement interdit de vendre la terre ».

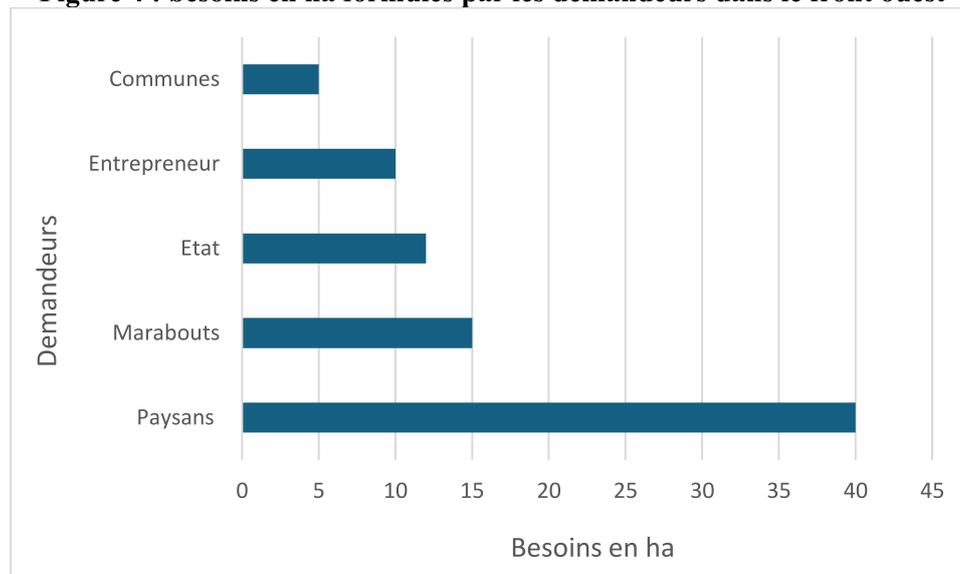
De Thiénaba jusqu'à Ngogom, la pression sur le foncier est forte. Cela est illustré par la figure 3 sur laquelle les proportions de demandes d'affectation de terres oscillent entre 40% pour les paysans et promoteurs immobiliers et 5% pour les communes. Les demandes de parcelles à usage d'habitat, formulées par ces paysans et qui sont en instance, varient selon les communes entre 70 et 8000. L'évolution de celles des marabouts est exacerbée par la tenue annuelle d'événements religieux dans ces chefs-lieux de communes. Par ailleurs, l'accessibilité de cette zone, le sol sablonneux et la qualité de l'eau (douce), la proximité des marchés urbains de Dakar et Thiès constituent des facteurs attractifs.

Figure 3 : proportion des demandes d'affectation de terre dans le front ouest



Source : A. Diagne, enquêtes 2025

Les mines et carrières n'étant pas encore une compétence transférée, à Thiénaba, la carrière d'extraction de sable d'environ 7 ha et d'une profondeur avoisinant 10 m (planche photographique 1), ne cesse de s'élargir au détriment du foncier agricole. La figure 4 ci-dessous renseigne sur les besoins en superficies foncières.

Figure 4 : besoins en ha formulés par les demandeurs dans le front ouest

Source : A. Diagne, enquêtes 2025

4. Discussion

Le débat a refait surface, débat de mots confrontant les concepts de terroir et de finage. À cet effet, nous disposons d'une documentation fournie, mais il est difficile d'aller plus loin que P. Péliissier et G. Sautter. En effet, le terroir a fait l'objet de nombreuses missions d'étude organisées par l'École Pratique des Hautes Études de Paris et l'Office de la recherche scientifique et technique Outre-Mer (ORSTOM) dans les années soixante en Afrique. « Ces travaux ont débouché sur un atlas : *Atlas des terroirs africains* devenu entre-temps *Atlas des structures agraires au Sud du Sahara* » (P. PÉLISSIER et G. SAUTTER, 1970, p. 20). Mais, des campagnes françaises à celles africaines au Sud du Sahara, la définition de ce concept a varié, bien sûr compte tenu des caractéristiques de chacune de ces campagnes. Ces deux auteurs africanistes ont discuté ce concept terroir en ces termes :

« portion de territoire appropriée, aménagée et utilisée par le groupe qui y réside et en tire ses moyens d'existence. [Mais] selon la sous-commission française de Géographie agraire, le terroir devrait servir exclusivement à désigner un espace agronomique homogène, à quelque échelle que ce soit. Nous voudrions pouvoir obéir à cette recommandation. Mais elle se heurte aux conditions particulières qui règlent, au sud du Sahara, l'organisation de l'espace agraire. [...] Il n'est pas inutile, en revanche, en présence d'un groupement d'agriculteurs unis par des liens de résidence ou formant, même dispersés, une véritable communauté de distinguer, s'il y a lieu, comme le fait J. Gallais (1960), « terroir d'utilisation » et terroir foncier. Le premier se compose de toutes les terres exploitées, une certaine année, par les cultivateurs en question. Le second désigne l'ensemble des surfaces sur lesquelles, à titre individuel, familial ou lignager, les membres du groupe disposent d'un droit opposable, au moins dans certaines circonstances, à un utilisateur extérieur au village ou à la communauté » (P. PÉLISSIER et G. SAUTTER, 1970, p. 22-23).

Dans ce ruban d'espace agraire, de 17 km de large, les terroirs sont en perpétuelle évolution. Ils s'éloignent de plus en plus de leur configuration originelle. Les formes traditionnelles de l'occupation du sol sont méconnaissables. D'abord, l'habitat (village) à partir duquel s'ordonne l'agencement du parcellaire, « s'urbanise », la structure auréolaire du terroir s'effrite, les espaces servant de lieux de séjour du bétail en hivernage disparaissent et apparaissent çà et là des parcelles clôturées de briques en ciment ou de barbelés. Ces formes de délimitations présagent une appropriation privée, annonçant une transition vers la transformation de ces terroirs en des sortes de finages, « territoire et cadre de vie aux

limites précises et juridiquement reconnues » (P. PÉLISSIER, 1995, p. 34). Toutefois, E. LE ROY (1995, p. 459) assimile ce finage promu par P. Péliissier à une autre forme de bricolage du foncier rural, car ces parcelles appropriées ne s'étendent pas d'un seul tenant, dans ce contexte d'absence de cadastre rural. Mais toujours est-il que ces parcelles ont fait l'objet soit de délibérations validées, soit en cours de validation, soit de titres fonciers, car il est inadmissible de clôturer une superficie d'au moins 1 ha sans aucun papier, nous a-t-on dit dans toutes ces mairies.

Du point de vue de l'analyse spatiale, l'accent n'est pas mis, sur ce corridor, sur les mobilités des personnes et des biens, mais plutôt sur l'évolution du paysage agraire et l'aménagement du foncier. C'est pourquoi, à l'image des autres corridors en Afrique au Sud du Sahara, E. DENIS (2017, p. 1) nous invite à « reconnaître que la conversion du foncier en une manne financière n'est pas le seul apanage des acteurs institutionnels, des investisseurs privés locaux et étrangers ». Cela est confirmé par les entretiens menés surtout dans les communes du front est. Ici, du fait de la rapidité de l'étalement de la métropole Touba-Mbacké, ce sont les paysans qui morcellent leurs parcelles et les vendent aux plus offrants en attendant l'arrivée de la ville. C'est ce que E. Denis (*idem*) appelle « les effets d'un désir de ville partagé bien au-delà des limites urbaines formelles ». Toujours, selon cet auteur « le désir de ville ne sous-entend pas l'envie de migrer vers les lumières de la ville, mais de la croyance partagée en la possible émergence d'une société urbaine là où l'on vit ».

L'exploitation des images *Google Earth* renvoient au scénario décrit par M. BERTRAND et B. BON (2023, p. 2) dans leur analyse des campagnes périphériques de deux capitales de l'Afrique intérieure (Bamako et Nairobi). À la périphérie ouest de Touba-Mbacké aussi, « les influences urbaines y sont discontinues et contribuent au mitage observé partout dans l'usage des sols [...], à l'emballement des transactions foncières » (M. BERTRAND et B. BON, 2023, *idem*). Ce mitage y est sans précédent.

Par ailleurs, sur le front rural ouest, l'émergence d'une forte concentration d'activités primaires (fermes maraîchères, avicoles, vergers modernes, voire carrières d'extraction de sable) fait de l'espace situé de part et d'autre de l'autoroute un corridor agricole. Et du coup sur ce front, le paysage agraire s'éloigne de plus en plus de la signification de terroir formulée par G. SAUTTER (1962, p. 25) : « l'espace dont une communauté agricole, définie par des liens de résidence, tire l'essentiel de sa subsistance : autrement dit, la portion du sol environnant où se localisent les champs et paît le bétail, dans la mesure où celui-ci se trouve associé d'une façon ou d'une autre à la culture ». Car les communautés agricoles comptent sur des revenus dont les sources sont de plus en plus diversifiées, et que la terre est quasiment « finie » au point de ne pas pouvoir disposer de portion réservée aux pâturages. Aussi, en dépit de la croissance démographique de la population rurale, en lieu et place de la « progression spatiale des champs » (P. PÉLISSIER, 1995, p. 20) et de la mobilité de leurs limites, ce sont les fermes (bien délimitées) qui composent de plus en plus le paysage agraire.

Conclusion

À l'instar de Whebell cité par L. BROD et F. LASSERRE (2005, p. 10), l'analyse de ce corridor s'est focalisée sur l'organisation spatiale linéaire du foncier rural qui s'éloigne au fil des ans du schéma traditionnel. Ce ruban d'espace est à la limite un laboratoire, à la fois, pour la mise en œuvre de la politique intensive agricole et par ricochet de sortie du régime foncier traditionnel, voire hybride. Il constitue une opportunité d'accélération de la politique d'urbanisation intégrale (dans la partie est). À partir de chaque extrémité de ce corridor, est amorcée, à partir du bas, une marchandisation de la terre « processus de transformation d'une chose [la terre] en un bien marchand » (E. LE ROY, 1995, p. 460). Cela explique la forte pression des acquéreurs à laquelle sont confrontés ces paysans et conseils municipaux. Toutefois, sur ce marché foncier, ces communes ont affirmé sans détours ne régulariser que les transactions conformes à la loi et qui relèvent de leurs compétences.

Dès lors, l'autoroute Ila Touba s'avère, d'un côté, un outil d'aménagement du terroir, vu les convoitises qu'il suscite et qui émanent du principal investisseur : l'État. D'un autre côté, il constitue un vecteur d'une meilleure insertion de ces campagnes périurbaines dans la mondialisation.

Par ailleurs, à cette échelle locale, l'effet de l'autoroute Ila Touba commence déjà à apaiser la crainte de J. LOMBARD *et al.* (2014, p. 268) quant à la capacité des corridors routiers africains à engendrer l'apparition d'une configuration territoriale nouvelle, porteuse de développement. Au rythme où vont

les choses, s'opère de plus en plus un parallélisme entre « impératifs de fluidité » voulus par les transporteurs [...] et celle de « fécondité territoriale », c'est-à-dire de développement qui bénéficie aux territoires traversés » (J. Lombard *et al.* cités par N. FAU, 2019, p. 5) même si c'est de manière différentielle. Et avec la réhabilitation du chemin de fer, ce sera le seul corridor, au Sénégal, combinant transport terrestre routier (RN3), autoroutier (Ila Touba) et ferroviaire (chemin de fer Dakar-Bamako).

Références bibliographiques

ANSD, 2024, *5e Recensement général de la Population et de l'Habitat, 2023 (RGPH-5, 2023). Rapport provisoire*, Dakar, Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan, 541 p.

ANSD, 2015, *Rapport projection de la population du Sénégal 2013-2063*, Dakar, Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan. Direction des Statistiques Démographiques et Sociales. Division du Recensement et des Statistiques Démographiques. Bureau État Civil et Projections Démographiques, 158 p.

BERTRAND Monique et BON Bérénice, 2023, « Négocier la terre en attendant la ville : marchés fonciers et gouvernance périurbaine en Afrique subsaharienne », in *Canadian Journal Of African Studies / Revue Canadienne Des Études Africaines*, 2023, Vol. 57, n° 1, pp. 1–26

BRODT Luiza et LASSERRE Frédéric, 2025, « Les corridors de transport. Quel sens pour un concept à la mode ? », in *Revue Études géopolitiques*. Disponible à : <https://cqegeiulaval.com/wp-content/uploads/2025/09/Etudes-12-corridors-LB-FL-2025-VF.pdf> [consulté le 22/09/2025]

CHARLIER Jean-Émile, 2004, « Les écoles au Sénégal : de l'enseignement officiel au *daara*, les modèles et leurs répliques », in *Cahiers de la recherche sur l'éducation et les savoirs*. Disponible à : <https://journals.openedition.org/cres/1369> [consulté le 23/9/2025]

CHOPLIN Armelle, 2019, « Produire la ville en Afrique de l'Ouest : le corridor urbain de Accra à Lagos », in *L'Information géographique* 2019/2 Vol. 83, pp. 85-103.

COLIN Jean-Philippe, LAVIGNE DELVILLE Philippe et LEONARD Eric, 2022, *Le foncier rural dans les pays du Sud. Enjeux et clés d'analyse*, Marseille, IRD, 1004 p.

COSINSCHI Micheline et RACINE Jean-Bernard, 1998, « Géographie urbaine », in A.S. Bailly *et al.* (éds.), *Les Concepts en géographie humaine*, 4e éd., Masson, Paris, 1998, pp. 1-36.

DEBRIE Jean et COMTOIS Claude, 2010, « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du nord », in *Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation*, 2010, 58 | 2010, pp.127-144.

DENIS Eric, 2017, « Désirs de ville et convoitises foncières. Marchandisation du sol dans les Suds », in *Métropolitiques*, 2 décembre 2016. <http://www.metropolitiques.eu/Desirs-de-ville-etconvoitises> [consulté le 12/09/2025].

DIAGNE Abdoulaye, 2024, « L'habitat, un facteur de recomposition spatiale en milieu rural sénégalais : cas de la commune de Ngoye, dans le centre-ouest du bassin arachidier », in *Revue Espaces Africains*, n°1, 2024, pp. 63-77.

DIAGNE Abdoulaye, NDIAYE Valdiodio et SAKHO Papa, 2021, « L'autoroute Ila Touba, une césure du paysage agricole dans le vieux bassin arachidier », in *Revue Espace Géographique et société Marocaine*, n°50, 2021, pp. 25-47.

DURAND-LASSERVE Alain et LE ROY Etienne, 2012, *La situation foncière en Afrique à l'horizon 2050*, Paris, AFD, 158 p.

FAU Nathalie, 2019, « Les corridors de développement », in *EchoGéo* [En ligne], 49 | 2019

Disponible à : <http://journals.openedition.org/echogeo/18098> [consulté le 24/09/2025]

HOPE Albie et COX John, 2015, *Development Corridors. Coffey International Development, Economic and private sector professional evidence and applied knowledge services. Topic guide*, December 2015, 74 p. Disponible à : <http://partnerplatform.org/eps-peaks> [consulté le 19/09/2025]

KAUFFMANN Antoine, 2016, « Le corridor logistico-portuaire : une méta-organisation ? Analyse notionnelle et opportunités de recherche », in *Congrès Structure du Centre Interdisciplinaire d'Analyse des Processus Humains et Sociaux (CIAPHS)*, Mar 2016, Caen, France, 12 p.

LE ROY Etienne, 1995, « La sécurité foncière dans un contexte africain de marchandisation imparfaite de la terre », in Blanc-Pamard Ch. et Cambrezy L. (coord.), *Dynamique des systèmes agraires. Terre, Terroir et Territoire. Les tensions foncières*, Paris, ORSTOM, pp. 455-472.

LOMBARD Jérôme, 2015, *Le monde des transports sénégalais. Ancrage local et développement international*, Paris, IRD, 290 p.

LOMBARD Jérôme et MAREÏ Nora, 2024, « Aux limites des grandes infrastructures. Les transports africains face au tournant des mobilités », in *Flux* n° 135–136 Janvier – Juin 2024, pp. 3-12.

LOMBARD Jérôme, SAKHO Pape, VALTON Catherine, 2019, « Le nouvel horizon sénégalais Peuplement et urbanisation des campagnes occidentales aux périphéries orientales », in *L'Espace géographique* 2019/4 Tome 48, pp. 306-328.

LOMBARD Jérôme, NINOT Olivier et STECK Benjamin, 2014, « Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en questions », in Gana A. (dir.), Richard Y. (dir.), *La régionalisation du monde : construction territoriale et articulation global-local*, Paris IRMC, Karthala, pp. 253-272.

PELISSIER Paul, 1995, « Transition foncière en Afrique noire, Du temps des terroirs au temps des finages », in Blanc-Pamard Ch. et Cambrezy L. (coord.), *Dynamique des systèmes agraires. Terre, Terroir et Territoire. Les tensions foncières*, Paris, ORSTOM, pp. 19-34.

PELISSIER Paul, 1985, « Techniques d'encadrement et transformations de l'agriculture en Afrique noire », in Gourou P. et al., *Des labours de Cluny à la révolution verte*, Paris, Presses Universitaires de France « Hors collection », 1985, pp. 201-222.

PELISSIER Paul et SAUTTER Gilles, 1970, « Bilan et perspectives d'une recherche sur les terroirs africains et malgaches (1962-1969) », in *Études rurales*, Jan. - Sep., 1970, n° 37/39, *Terroirs Africains et Malgaches*, pp. 7-45.

SAUTTER Gilles, 1962, « A propos de quelques terroirs d'Afrique occidentale. Essai comparatif », in *Études rurales*, n°4, 1962, pp. 24-86.

THIAM Ousmane, 2008, *L'axe Dakar-Touba (Sénégal) : analyse spatiale d'un corridor urbain émergent*, Thèse de Géographie, Université d'Avignon, 309 p.

Wébographie

<https://anads.ansd.sn/index.php/catalog/?page=1&collection%5B%5D=DAP&ps=15>
[16/09/2025]

<https://senegal.opendataforafrica.org/data/#topic=DAPSA> [16/09/2025]