

UNIVERSITE CHEIKH ANTA DIOP DE DAKAR



**FACULTE DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINES DEPARTEMENT DE
GEOGRAPHIE**

RAPPORT DE RECHERCHE MASTER 1

OPTION : Espaces Sociétés et Développement (ESD)

PARCOURS: Aménagement et Gestion Urbaine en Afrique (AGUA)

SUJET:

*TRANSPORT ET TOURISME AU SENEGAL
ORIENTAL (Tambacounda) : CAS DU PARC NATIONAL
NIOKOLO KOBÀ*

Présenté par:

Sidy DIAWARA

Sous la direction de:

Dr. Ndeye Ngom POUYE
Maître de conférences Titulaire

Année universitaire 2023-2024

SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
LISTE DES ACRONYMES	2
AVANT-PROPOS	3
INTRODUCTION.....	4
I. PROBLEMATIQUE DU RAPPORT	7
1. Contexte de l'étude	9
2. Justification du choix du sujet et de la zone d'étude	10
3. Question(s)de recherche.....	11
4. Objectif(s) de la recherche	11
II. ANALYSE DES THEORIES ET DES CONCEPTS.....	12
1. Synthèse de la littérature ou cadrage théorique.....	12
2. Analyse ou définition des concepts.....	16
III. METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE (à adopter en M1).....	22
1. Revue documentaire	22
2. Collecte des données	23
3. Traitement des données.....	23
IV. LE PLAN DE REDACTION A ADOPTER EN M2	24
CONCLUSION	24
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	25

LISTE DES ACRONYMES

ONU : Organisation des Nations Unies

USD : United States Dollar (Dollar des États-Unis)

ANSD : Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie

PNNK : Parc National du Niokolo-Koba

UICN : Union Internationale pour la Conservation de la Nature

RN7 : Route Nationale 7

OMT : Organisation Mondiale du Tourisme

MIT : Mobilités, Itinéraires, Tourisme (Équipe de recherche en géographie du tourisme dirigée par Rémy Knafo)

BU : Bibliothèque Universitaire

HAL : Hyper Articles en Ligne (Archive ouverte pour les publications scientifiques)

DPN : Direction des Parcs Nationaux

MICE : Meetings, Incentives, Conferences, and Exhibitions (Tourisme d'affaires)

EDYTEM : Environnements, Dynamiques et Territoires de la Montagne (Laboratoire de recherche en géographie)

AVANT-PROPOS

Né à Tambacounda, j'ai toujours entendu parler du Parc National du Niokolo-Koba sans jamais avoir eu l'occasion de le visiter. Ce paradoxe m'a conduit à m'interroger sur la visibilité du parc et son intégration dans la dynamique touristique locale. Comme moi, de nombreux habitants de Tambacounda ignorent que ce site exceptionnel est classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, ce qui soulève des questions sur sa promotion et son accessibilité.

Une des raisons principales de ce manque de connaissance réside dans l'enclavement du parc, aggravé par la mauvaise qualité des infrastructures routières reliant la ville de Tambacounda aux zones rurales où se situe le parc. Cette difficulté d'accès contribue à rendre le site mystérieux et difficile à explorer pour les citadins. Le manque de routes adéquates, couplé à l'absence d'informations précises sur l'emplacement et les caractéristiques du parc, nuit à sa visibilité et à son intégration dans le développement touristique régional. Ainsi, la population locale reste éloignée de ce patrimoine, un patrimoine qui pourrait, s'il était mieux intégré et mieux desservi, devenir un moteur de développement économique pour la région.

À travers cette étude, je souhaite analyser les relations entre transport et tourisme au sein du Parc National du Niokolo-Koba, afin d'évaluer les freins à son attractivité et les opportunités d'amélioration. Je tiens à exprimer ma gratitude au professeur Ndeye Ngom POUYE pour son encadrement, ainsi qu'à ma famille, mes amis et mes promotionnaires de Master 1 pour leur soutien précieux tout au long de cette recherche.

INTRODUCTION

Le tourisme est aujourd'hui reconnu comme un moteur essentiel de développement économique et social à l'échelle mondiale. Selon le dernier Baromètre du tourisme mondial établi par ONU Tourisme (OMT, 2024), le PIB direct du secteur a retrouvé son niveau pré-pandémie, atteignant un montant estimé à 3 300 milliards d'USD en 2023, ce qui représente 3 % du PIB mondial. Par ailleurs, environ 790 millions de touristes ont voyagé à l'étranger au cours des sept premiers mois de 2024, soit une augmentation de 11 % par rapport à 2023 et seulement 4 % de moins qu'en 2019, marquant une reprise significative après les perturbations causées par la pandémie de COVID-19 (ONU Tourisme, 2024).

Dans plusieurs régions du monde, le tourisme constitue une source clé de revenus, tout en jouant un rôle central dans la création d'emplois et la valorisation des patrimoines naturels et culturels. Cependant, son essor dépend largement de la qualité des infrastructures de transport et de la gestion des destinations. Comme l'a démontré Rémy Knafo (2000), l'accessibilité constitue un facteur déterminant de l'attractivité touristique, et les territoires dotés de réseaux de transport performants enregistrent une plus forte fréquentation que ceux qui souffrent d'un enclavement. En effet, des exemples emblématiques comme les parcs nationaux des États-Unis ou le Maasai Mara au Kenya montrent que des infrastructures de transport adaptées sont un levier essentiel pour le développement du tourisme et l'intégration des territoires dans l'économie touristique mondiale (Gay & Mondou, 2017).

En Afrique, bien que la contribution du tourisme au PIB continental reste encore modeste, le secteur connaît une croissance soutenue, soutenue par l'émergence de nouvelles destinations et une meilleure promotion des richesses naturelles et culturelles (Sakho, 2017). Le Sénégal (pays de la téréngal), souvent désigné comme une vitrine touristique en Afrique de l'Ouest, reflète cette dynamique positive. En 2023, le pays a accueilli 1 829 907 visiteurs, selon l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). Toutefois, la répartition des flux touristiques demeure inégale, les zones côtières et urbaines bénéficiant de la majorité des visites au détriment des régions de l'intérieur, qui recèlent pourtant un potentiel considérable (Diombéra, 2012).

Située à l'est du Sénégal, Tambacounda est la plus vaste région administrative du pays avec une superficie de 42 706 km². Comptant une population de 987 154 habitants (ANSD, 2023), elle occupe une position géographique stratégique, bordée par des pays voisins comme le Mali, la Mauritanie et la Gambie. Cette localisation lui confère un potentiel important pour le commerce transfrontalier, mais également pour le développement touristique. La région abrite notamment le

Parc National du Niokolo-Koba (PNNK), classé au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1981. Créé en 1954, ce parc s'étend sur plus de 9 130 km² et représente l'un des écosystèmes protégés les plus riches d'Afrique de l'Ouest. Avec sa biodiversité exceptionnelle, comprenant des espèces emblématiques telles que les lions, les éléphants et les chimpanzés (UICN, 2011), il offre des opportunités uniques pour l'écotourisme et la conservation. Pourtant, malgré ces atouts, Tambacounda reste en marge des circuits touristiques principaux.

Chaque année, le Parc National du Niokolo-Koba accueille entre 2 000 et 6 000 visiteurs, en raison de l'accès relativement difficile depuis Dakar et le peu de pistes en bon état qui pourraient permettre une bonne vision de la faune. (APC/Sénégal, 2006) (UICN/Sénégal, 2011a), un chiffre relativement modeste comparé aux millions de touristes enregistrés ailleurs au Sénégal. Cette faible fréquentation s'explique par plusieurs facteurs : des infrastructures routières insuffisantes, notamment des routes en mauvais état qui rendent l'accès difficile, surtout en saison des pluies ; une promotion limitée du parc à l'échelle nationale et internationale ; et des services touristiques encore peu développés, tels que des hébergements adaptés et des activités attractives pour les visiteurs (Sakho, 2017). Toutefois, des initiatives émergent pour redynamiser le tourisme dans la région, avec notamment des projets d'écotourisme impliquant les populations locales dans la gestion des ressources naturelles (Ciss, 2003). Ces démarches visent à allier préservation environnementale et bénéfices économiques pour les communautés environnantes.

L'essor du tourisme à Tambacounda, comme dans toute autre région, est étroitement lié à la qualité des infrastructures de transport. Les destinations bien desservies, telles que Saly ou Gorée, enregistrent des afflux constants de touristes, tandis que des zones prometteuses mais mal connectées, comme Tambacounda, peinent à attirer les visiteurs (Duhamel, 2006).

Au Sénégal, le transport routier reste le moyen de déplacement le plus utilisé. Cependant, dans la région de Tambacounda, les infrastructures routières sont insuffisantes, et les investissements dans les réseaux ferroviaires et aériens demeurent limités. Pourtant, une amélioration de ces infrastructures pourrait transformer la région en un véritable pôle touristique, en facilitant l'accès au Parc Niokolo-Koba et à d'autres attractions locales (Thévenin, 2019).

Cette étude se concentre sur l'interaction entre le transport et le tourisme dans la région de Tambacounda, en particulier autour du Parc Niokolo-Koba. Il s'agit de comprendre comment les infrastructures de transport peuvent être utilisées pour stimuler un tourisme durable, contribuant ainsi au développement territorial tout en préservant les écosystèmes naturels. À travers une analyse approfondie des dynamiques locales et des expériences internationales, ce travail propose des pistes pour mieux intégrer Tambacounda dans l'économie touristique nationale et

internationale, en exploitant pleinement ses atouts tout en respectant ses enjeux environnementaux (Knafou & Fournier, 2023).

1. PROBLEMATIQUE DU RAPPORT

Le transport et le tourisme sont deux secteurs intrinsèquement liés, jouant un rôle clé dans le développement territorial et économique des régions. À l'échelle mondiale, la compétitivité touristique repose souvent sur des infrastructures de transport bien développées, facilitant l'accès aux sites et leur attractivité. Cependant, dans de nombreuses régions d'Afrique, dont le Sénégal, des déséquilibres subsistent entre les potentialités touristiques et l'offre en infrastructures de transport.

Le Parc National du Niokolo-Koba (PNNK), bien que classé au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1981, souffre d'une faible fréquentation touristique, oscillant entre 2 000 et 6 000 visiteurs par an (UICN, 2011). Cette situation contraste avec son potentiel écologique et touristique, car il abrite une biodiversité exceptionnelle, comprenant des espèces emblématiques comme le lion d'Afrique de l'Ouest, l'éléphant et le chimpanzé. Plusieurs facteurs expliquent ce manque d'attractivité, notamment l'isolement géographique, l'insuffisance des infrastructures routières, le manque de services de transport adaptés et les défis liés à la conservation de l'écosystème.

La faible fréquentation touristique s'explique notamment par l'isolement géographique de la région, les infrastructures routières insuffisantes et l'absence de services de transport adaptés. Ces lacunes limitent non seulement l'accès des visiteurs au parc mais également les retombées économiques potentielles pour les communautés locales. Par ailleurs, le développement touristique dans une aire protégée comme le Niokolo-Koba soulève des questions relatives à la préservation de la biodiversité, aux conflits d'usage des terres, et à l'équilibre entre exploitation touristique et conservation environnementale.

La région de Tambacounda, située à plus de 460 km de Dakar, constitue la principale porte d'entrée vers le PNNK. Cependant, son positionnement enclavé limite fortement l'accès des visiteurs. Selon Dupon (1964), la ville de Tambacounda, bien qu'étant un carrefour commercial et administratif, reste éloignée des circuits touristiques principaux du Sénégal, qui se concentrent davantage sur les zones côtières comme Dakar, Saint-Louis et la Petite-Côte. Ce constat est confirmé par Sakho (2017), qui souligne que la majorité des flux touristiques au Sénégal sont dirigés vers des sites plus accessibles et mieux aménagés.

À l'échelle internationale, les parcs nationaux qui enregistrent les plus fortes

fréquentations sont ceux bénéficiant d'une accessibilité facilitée. Le Maasai Mara au Kenya, par exemple, est desservi par plusieurs routes bien entretenues ainsi que des vols domestiques réguliers (Gay & Mondou, 2017). En revanche, le PNNK ne dispose ni d'une route goudronnée permettant un accès facile ni d'un aéroport fonctionnel à proximité. Cet enclavement limite son attractivité et décourage les visiteurs potentiels, tant nationaux qu'internationaux.

L'état des infrastructures routières constitue un frein majeur à l'accessibilité du parc. Bien que la Route Nationale 7 (RN7) relie Dakar à Tambacounda, son état est précaire, avec de nombreuses portions dégradées, ce qui rend le trajet long et inconfortable, notamment en saison des pluies. De plus, les pistes secondaires menant au parc sont peu aménagées, obligeant les visiteurs à utiliser des véhicules tout-terrain, ce qui augmente considérablement le coût du voyage (Duhamel, 2006). Ce manque d'infrastructures de transport de qualité limite non seulement la fréquentation touristique, mais aussi les opportunités de développement économique pour la région.

Le manque de services de transport organisés constitue une autre barrière au développement du tourisme. Contrairement à d'autres destinations africaines où des navettes touristiques et des liaisons aériennes facilitent l'accès aux parcs nationaux, le PNNK ne bénéficie d'aucun système de transport structuré. La ligne ferroviaire Dakar-Tambacounda, qui aurait pu être une alternative, est aujourd'hui quasiment inexploitable en raison de son état de dégradation (Lam, 1997). Par ailleurs, le transport public entre Tambacounda et le parc est limité, obligeant les visiteurs à se tourner vers des solutions coûteuses, comme la location de véhicules privés. De plus, malgré la présence d'un aéroport régional à Tambacounda, les vols commerciaux réguliers sont quasi inexistants, limitant ainsi l'accès aux touristes internationaux. En comparaison, le Parc Kruger en Afrique du Sud est accessible via plusieurs liaisons aériennes directes, ce qui facilite l'arrivée des visiteurs (Hillali, 2003).

L'impact de ces lacunes en transport se fait particulièrement ressentir au niveau économique. Dans d'autres régions du monde, les parcs nationaux bien desservis génèrent d'importants revenus pour les populations locales. Les habitants bénéficient d'emplois directs dans le secteur du tourisme (guides, hôtellerie, restauration) et indirects (artisanat, services de transport) (Sakho, 2017). Au Niokolo-Koba, en revanche, la faible fréquentation limite considérablement ces opportunités économiques. Contrairement aux parcs du Kenya ou de la Namibie, où le tourisme représente une source majeure de revenus pour les communautés environnantes, les habitants autour du PNNK tirent peu de bénéfices de l'activité touristique. Selon Diombéra (2012), lorsque les infrastructures de transport sont améliorées, la fréquentation touristique augmente, entraînant ainsi des retombées économiques positives pour les populations locales.

Le développement touristique du PNNK soulève également des défis environnementaux majeurs. En tant qu'aire protégée, le parc est soumis à des réglementations strictes visant à préserver son écosystème. Une augmentation non contrôlée du nombre de visiteurs pourrait engendrer des perturbations importantes pour la faune et la flore locales (Ciss, 2003). Le tourisme de masse a parfois des effets néfastes sur les milieux naturels, comme en témoigne la situation de certaines réserves en Afrique de l'Est, où l'afflux excessif de visiteurs a contribué à une dégradation des habitats (UICN, 2011).

L'accès facilité au PNNK pourrait également générer des conflits d'usage des terres entre le développement touristique, l'agriculture et l'élevage. La pression foncière constitue déjà un enjeu majeur dans plusieurs régions du Sénégal, où les aires protégées entrent parfois en compétition avec les besoins des populations locales en matière de terres cultivables (Mbow, 1983). La mise en place d'infrastructures de transport doit donc être accompagnée d'une réflexion sur l'équilibre entre développement économique et préservation environnementale.

Pour limiter ces impacts négatifs, il est crucial d'investir dans des infrastructures écologiques adaptées. Certains pays ont développé des modèles de transport durable pour accéder à leurs parcs nationaux, comme l'utilisation de véhicules électriques ou de navettes à faible émission carbone (Knafou & Fournier, 2023). De telles initiatives pourraient être envisagées pour le PNNK afin de garantir un développement touristique respectueux de l'environnement tout en améliorant l'accessibilité du site.

Face à ces défis, cette recherche s'articulera autour des questions suivantes :

1. En quoi les infrastructures de transport dans la région de Tambacounda influencent-elles la fréquentation touristique du Parc National du Niokolo-Koba ?
2. Quels sont les obstacles à un développement touristique durable dans cette zone ?

1. Contexte de l'étude

La région de Tambacounda, située à l'est du Sénégal, se distingue par son positionnement stratégique et ses vastes potentialités naturelles et culturelles. Elle constitue un carrefour entre plusieurs pays de l'Afrique de l'Ouest, notamment le Mali, la Guinée et la Gambie, offrant ainsi des opportunités d'intégration régionale. Cependant, malgré cette position avantageuse, Tambacounda reste marginalisée en termes de développement économique et d'infrastructures, en particulier dans les secteurs du transport et du tourisme. Cette situation est analysée par Mbow (1983), qui met en évidence les défis du développement régional au Sénégal Oriental et les

disparités territoriales qui freinent son intégration économique.

Le Parc National Niokolo Koba, joyau écologique classé patrimoine mondial de l'UNESCO, se trouve au cœur de cette région. Ce parc abrite une biodiversité exceptionnelle avec des espèces emblématiques comme les lions d'Afrique de l'Ouest, les éléphants et diverses variétés d'oiseaux. Il est également une source de fierté nationale, attirant des visiteurs locaux et internationaux. Cependant, plusieurs défis entravent son développement touristique, notamment l'accès difficile en raison des infrastructures routières limitées, le manque de promotion adéquate, et des menaces environnementales comme la déforestation et le braconnage. (Sakho, 2017)

Par ailleurs, le transport joue un rôle central dans le développement touristique. Les routes principales, telles que la RN7, relient la région aux autres parties du Sénégal, mais elles nécessitent des améliorations pour soutenir un tourisme durable. Cependant, selon Dupon (1964), cette route nécessite d'importants travaux de modernisation pour répondre aux besoins d'un tourisme durable. Le transport ferroviaire Dakar-Tambacounda, autrefois vital pour le commerce et les déplacements régionaux, est aujourd'hui dégradé et sous-exploité, ce qui limite davantage l'attractivité de la région (Lam, 1997). Ce contexte offre un cadre pertinent pour analyser les interactions entre transport et tourisme au Sénégal Oriental.

2. Justification du choix du sujet et de la zone d'étude

Le choix de Tambacounda et du Parc National Niokolo Koba repose sur leur importance stratégique et leur potentiel inexploité pour le développement local et national. En effet, cette région, bien qu'éloignée des principaux centres urbains du Sénégal, possède des ressources naturelles et culturelles susceptibles de stimuler une croissance économique inclusive (Sakho, 2017). En ce sens, étudier la relation entre transport et tourisme dans cette région permettra de mettre en lumière les leviers et obstacles pour son développement.

Le Parc National Niokolo Koba constitue un cas d'étude idéal en raison de sa valeur écologique et de son rôle potentiel dans la promotion de l'écotourisme. La conservation de ce parc est cruciale, non seulement pour préserver sa biodiversité, mais aussi pour générer des revenus durables grâce au tourisme. Cependant, comme l'a démontré Ciss (2003), les aires protégées du Sénégal font face à des défis majeurs, notamment le manque d'infrastructures d'accueil, l'insuffisance des routes d'accès et la pression foncière. Ce sujet s'inscrit également dans un contexte national de diversification touristique. Le Sénégal mise encore largement sur le tourisme balnéaire dans les zones côtières (Dakar, Saint-Louis, Saly, Casamance), alors que l'intérieur du pays, bien que riche en ressources naturelles et culturelles, reste sous-exploité (Diombéra, 2012). Étudier le développement touristique du PNKK dans le cadre d'une meilleure accessibilité pourrait ouvrir de nouvelles perspectives pour le tourisme intérieur.

En outre, cette recherche vise à combler un vide scientifique : peu d'études ont exploré les interactions entre transport et tourisme dans le Sénégal Oriental. En proposant des recommandations pour l'amélioration des infrastructures, la promotion touristique et la gestion durable des ressources, ce travail pourrait contribuer à une réflexion plus large sur le développement régional. De plus, il s'inscrit en cohérence avec une approche académique et professionnelle tournée vers l'aménagement du territoire et le développement local.

3. Question(s) de recherche

Comment les infrastructures de transport impactent-elles l'accessibilité et le développement du tourisme dans le PNNK ?

Quelles sont les infrastructures de transport existantes pour accéder au PNNK depuis Tamba, et quelles améliorations pourraient être apportées pour faciliter l'arrivée des visiteurs ?

En quoi le tourisme et les moyens de transport contribuent-ils à l'économie locale et au quotidien des populations vivant dans la ville Tambacounda et autour du Parc ?

Quels sont les effets du tourisme sur l'environnement du Parc Niokolo Koba, et comment promouvoir un tourisme respectueux et durable dans cette région ?

4. Objectif(s) de la recherche

Objectif général

L'objectif global est de connaître l'impact du transport dans le développement du tourisme dans le PNNK.

Objectifs spécifiques

OS1 : identifier les moyens de transport utilisés par les touristes vers le parc

OS2 : évaluer l'apport des moyens de transport dans le développement du tourisme du PNNK

OS3 : identifier les défis du transport dans le cadre du développement du tourisme

5. Hypothèse(s)

Hypothèse générale

Le développement des infrastructures de transport améliore significativement l'attractivité touristique de Tambacounda et du PNNK, tout en contribuant au développement durable de la région.

Hypothèses spécifiques

HS1 : Les infrastructures de transport insuffisantes représentent un frein majeur à l'accès des touristes au PNNK.

HS2 : Une amélioration des infrastructures de transport contribuera à une augmentation significative de la fréquentation touristique du Parc Niokolo Koba.

HS3 : Le développement touristique, bien planifié, pourrait favoriser un développement économique durable et inclusif pour les communautés locales.

II. ANALYSE DES THEORIES ET DES CONCEPTS

1. Synthèse de la littérature ou cadrage théorique

Pour bien mener notre étude, nous avons lu et consulté des œuvres généraux, des thèses, des mémoires, des rapports, des articles de journaux et revues scientifiques qui nous ont permis de mieux comprendre notre sujet.

Dans son article « *Faire de la recherche en tourisme : effets de contexte, effets disciplinaires* », **Johan Vincent** (2023) explore les particularités méthodologiques propres à l'étude du tourisme. Il met en avant l'importance d'adopter une approche interdisciplinaire, combinant des perspectives issues de disciplines telles que la géographie, l'économie et la sociologie. L'auteur insiste sur l'influence déterminante des spécificités locales, qu'il qualifie d'effets de contexte, en soulignant que les caractéristiques culturelles, économiques et sociales des destinations façonnent non seulement le tourisme, mais également les méthodes de recherche utilisées. Vincent appelle ainsi à une prise en compte plus nuancée de ces éléments afin de produire des analyses mieux ancrées dans la réalité, et donc plus pertinentes.

Le tourisme et son rôle dans le développement territorial au Sénégal, **Papa Sakho**(2017) examine le potentiel du tourisme pour stimuler l'économie locale et valoriser les ressources des régions marginalisées. Il souligne ses contributions en termes d'emplois et d'aménagement du territoire, tout en mettant en garde contre les défis liés à l'insuffisance des infrastructures et à la gestion durable. L'auteur plaide pour une planification stratégique afin de maximiser les retombées positives du secteur.

Tourisme et accessibilité (2000), **Rémy Knafo** explore le rôle central des infrastructures de transport dans le développement touristique. Il met en avant l'idée que l'accessibilité des destinations est une condition essentielle pour attirer des visiteurs. En s'appuyant sur des exemples concrets, il montre comment des réseaux de transport bien conçus peuvent stimuler l'attractivité et l'économie des territoires. Toutefois, l'auteur insiste également sur la nécessité de concilier développement des infrastructures et préservation de l'environnement, afin d'assurer une croissance durable du tourisme.

Dans sa critique intitulée « *Une vision du tourisme assez particulière* » publiée en **2014** dans la

revue Géocarrefour, Jean-Michel Dewailly analyse l'ouvrage *Les lieux du voyage* dirigé par Rémy Knafou. Dewailly souligne que ce livre offre une collection impressionnante de réflexions sur divers lieux touristiques à travers le monde, mettant en perspective leurs représentations et leur évolution. Cependant, il note que l'ouvrage, bien que riche en informations, n'apporte pas nécessairement de nouvelles connaissances aux lecteurs familiers des travaux de l'Équipe MIT, dont Knafou est un membre éminent. Dewailly apprécie l'effort de vulgarisation et la qualité des analyses présentées, tout en suggérant que le livre s'adresse principalement à un public souhaitant une introduction cultivée aux lieux touristiques plutôt qu'à des spécialistes en quête d'approfondissement scientifique.

L'article de **Jean-François Dupon**, intitulé « *Tambacounda, capitale du Sénégal oriental* », publié en 1964 dans *Les Cahiers d'Outre-Mer* offre une analyse détaillée de l'évolution de la ville Tambacounda, située à 460 kilomètres de Dakar, en tant que capitale du Sénégal oriental. Cette ville, autrefois un simple village, est devenu un centre administratif et commercial important, notamment grâce à son emplacement stratégique sur la ligne ferroviaire Dakar-Niger. Tambacounda se trouve dans une région vaste mais peu peuplée, marquée par un climat chaud et des forêts étendues. Son développement rapide est dû à son rôle administratif, après avoir été désignée chef-lieu de cercle puis capitale régionale. Bien que l'exploitation du bois y ait été limitée, la ville reste un carrefour majeur pour le commerce et l'artisanat, contribuant à l'essor du sud-est du Sénégal.

Dans son article intitulé « *De la relation entre transport et lieux touristiques* », publié en 2006 dans *EDYTEM*, **Philippe Duhamel** examine la relation complexe entre les transports et les lieux touristiques. Il explique que, bien que les infrastructures de transport soient cruciales pour permettre l'accès aux destinations, elles ne suffisent pas à elles seules à garantir le succès touristique. L'auteur insiste sur l'importance d'un ensemble de facteurs, tels que l'attractivité des sites, les infrastructures locales et les politiques de développement, qui interagissent pour façonner une destination touristique. Duhamel plaide pour une approche globale qui prenne en compte tous ces éléments afin de mieux comprendre et stimuler le développement des zones touristiques.

Dans leur article « *Le système touristique mondialisé en question* », publié en novembre 2023 dans *Géoconfluences*, **Rémy Knafou** et **Carine Fournier** examinent l'évolution du tourisme mondial, en particulier après la pandémie de COVID-19. Ils soulignent que, bien que le secteur ait subi un recul significatif en 2020, il a connu une reprise notable en 2022, avec des projections indiquant une croissance continue des flux touristiques, atteignant potentiellement plus de 11 % du PIB mondial d'ici 2032. Les auteurs mettent en lumière les défis actuels du tourisme, notamment la nécessité de concilier croissance économique et durabilité.

environnementale, et plaident pour une approche intégrée qui considère les impacts sociaux, économiques et écologiques du tourisme à l'échelle mondiale.

Dans son article de **2024**, **Étienne Faugier** remet en question l'approche traditionnelle du tourisme, qui se concentre principalement sur les modes de transport. Il propose plutôt de considérer les mobilités touristiques dans leur ensemble, sans se limiter aux différents types de transports utilisés. Cette vision plus globale permet d'appréhender de manière plus précise les dynamiques actuelles du tourisme, en prenant en compte les évolutions technologiques, sociales et les nouvelles façons de voyager. **Faugier** milite pour une révision des méthodes géohistoriques de l'analyse touristique, afin de mieux comprendre l'interconnexion des différents déplacements des touristes.

L'ouvrage ***Tourisme & transport : deux siècles d'interactions de Jean-Christophe Gay et Véronique Mondou (2017)*** retrace l'évolution du lien entre le tourisme et les transports au fil des siècles. Les auteurs montrent comment les innovations dans le secteur des transports ont joué un rôle clé dans l'expansion du tourisme, en facilitant l'accès à de nouvelles destinations. Ils soulignent aussi l'importance des opérateurs de transport, qui ont su adapter leurs services aux attentes des touristes. Le livre aborde également l'impact des stratégies tarifaires, comme les offres à bas prix, et l'émergence de nouveaux types de tourisme, tels que les croisières. Enfin, il explore comment les transports ont remodelé l'accès et l'aménagement des sites touristiques, contribuant à transformer ces lieux au niveau global.

L'ouvrage ***Le tourisme international vu du Sud***, rédigé par **Mimoun Hillali en 2003**, aborde les enjeux et les particularités du tourisme dans les pays en développement. À partir de son expérience personnelle, l'auteur, originaire d'une famille berbère nomade, propose une vision distincte des dynamiques touristiques, souvent perçues sous l'angle des pays du Nord. Il met en lumière les défis d'intégration du tourisme dans ces régions, où les contextes socioculturels, économiques et spirituels sont profondément différents de ceux des pays industrialisés. **Hillali** soutient une nouvelle approche du voyage, fondée sur la compréhension mutuelle, le respect des diversités culturelles et le rapprochement entre les peuples.

L'ouvrage ***Tourisme enclavé, tourisme intégré : le grand débat de l'aménagement touristique dans les pays en développement de Georges Cazes***, publié en **1981**, explore les dynamiques du tourisme dans les pays en développement. L'auteur examine les deux modèles principaux d'aménagement touristique : le tourisme enclavé, qui se caractérise par des complexes touristiques isolés du reste de la société locale, et le tourisme intégré, visant une intégration harmonieuse du tourisme dans le tissu socio-économique local. Cazes analyse les avantages et les inconvénients de chaque approche, en mettant en lumière les impacts sociaux, économiques et culturels du tourisme sur les communautés locales. Il préconise une approche équilibrée qui

favorise le développement durable et l'autonomisation des populations locales, tout en préservant les ressources naturelles et culturelles. Cet ouvrage offre une réflexion approfondie sur les enjeux de l'aménagement touristique dans les pays en développement, en soulignant l'importance d'une planification stratégique et participative.

L'article intitulé « *Impact des infrastructures de transport sur la structuration urbaine : étude comparative entre Lyon et Marseille* » de **Thomas Thévenin**, publié en **2019** dans la revue **Cybergéo**, examine comment les infrastructures de transport influencent l'organisation et l'évolution des espaces urbains dans ces deux grandes villes françaises. L'auteur analyse les effets des différents modes de transport sur la morphologie urbaine, la répartition des activités économiques et résidentielles, ainsi que sur les dynamiques sociales et économiques locales. Cette étude comparative met en lumière les spécificités de chaque ville en matière d'aménagement du territoire et offre des perspectives sur les politiques de transport et d'urbanisme susceptibles de favoriser un développement urbain harmonieux et durable.

Dans son mémoire de Master 2 pour sanctionner la fin de ses études en deuxième cycle à l'université Cheikh Anta Diop de Dakar, intitulé « *Polarisation de la ville de Tambacounda, problématique d'un développement régional* » **D.M.Lam (1997)** explore les dynamiques spatiales et économiques de la ville, en mettant en avant ses atouts et ses handicaps. La première partie de son travail analyse les facteurs de localisation et les moteurs de la croissance urbaine. La deuxième partie s'intéresse aux caractéristiques démographiques, socioculturelles et économiques, en soulignant les inégalités et les spécificités locales. Enfin, la dernière partie traite du niveau d'équipement et du rôle de Tambacounda en tant que métropole d'équilibre structurant son hinterland. L'auteur met en relief les enjeux majeurs du développement régional de cette ville, située au carrefour de plusieurs influences, mais encore confrontée à des limites infrastructurelles.

Dans son mémoire intitulé *Tourisme et transport à Mbour (2015)*, **K. Diafouné** analyse les interactions entre le développement touristique et les dynamiques de transport dans la ville de Mbour. Elle met en lumière le rôle stratégique de cette ville, devenue la deuxième destination touristique du Sénégal grâce à ses attraits naturels (climat, Petite Côte) et ses infrastructures touristiques, rendues accessibles par des réseaux de transport performants (routes, aéroport, ligne ferroviaire). L'étude montre comment les politiques publiques de promotion du tourisme sur la Petite Côte influencent la mobilité urbaine et la dynamique spatiale de la ville. En effet, l'essor du tourisme transforme les flux quotidiens de mobilité des populations locales et participe à la reconfiguration territoriale de Mbour, en la positionnant comme un pôle touristique et économique majeur du Sénégal.

2. Analyse ou définition des concepts

Transport :

Le transport est l'action de déplacer des personnes, des biens ou des informations d'un lieu à un autre, en utilisant divers moyens tels que les véhicules, les navires, les trains ou les avions. Il constitue un secteur clé de l'économie, facilitant les échanges commerciaux, la mobilité des individus et l'intégration des marchés. Le transport joue également un rôle crucial dans l'aménagement du territoire, en influençant la répartition des populations et des activités économiques.

Cette définition est issue du dictionnaire Larousse, qui précise que le transport est « l'action ou manière de transporter, de porter d'un lieu dans un autre ». Le transport est défini aussi comme un élément structurant du territoire, conditionnant l'accessibilité et l'attractivité des lieux touristiques (Knafou, 2000). Selon **Philippe Duhamel** (2006), le transport et le tourisme entretiennent une relation réciproque, où une amélioration des infrastructures favorise la fréquentation touristique. Cependant, **Étienne Faugier** (2024) met en garde contre les impacts négatifs d'une mobilité non durable sur les écosystèmes.

Mais nous, nous allons nous intéresser à la définition du mot du point de vue des chercheurs géographes que nous avons compiler dans les paragraphes qui suivent.

Le transport est un concept fondamental en géographie, car il joue un rôle essentiel dans l'organisation des territoires et les relations spatiales entre les individus, les biens et les informations. Selon les géographes, le transport dépasse la simple fonction de déplacement pour devenir un facteur clé de développement économique, social et territorial.

Jean-Paul Rodrigue (2020) définit le transport comme « un support essentiel des interactions spatiales, jouant un rôle central dans la structuration des territoires et le développement économique. » Cette définition souligne l'importance des réseaux de transport (routes, voies ferrées, maritimes, aériennes) dans la connectivité entre les espaces géographiques. Le transport est ainsi un vecteur permettant d'assurer la mobilité et la fluidité des échanges, tout en influençant la répartition géographique des activités économiques. **Pierre Merlin et Françoise Choay (2010)** complètent cette idée en affirmant que le transport est une composante majeure de l'aménagement du territoire, car il conditionne l'accessibilité des lieux et l'intégration des espaces. En d'autres termes, les infrastructures de transport sont des éléments structurant les paysages et les économies locales, en favorisant la circulation des personnes et des biens.

Roger Brunet (1993), quant à lui, présente le transport comme une activité humaine

organisée, dont la fonction première est de surmonter la contrainte spatiale, en facilitant les échanges entre les individus, les marchandises et les informations. Il insiste sur le fait que le transport transforme les territoires en agissant comme un lien entre les lieux distants. Les infrastructures de transport jouent un rôle crucial dans cette transformation, en permettant de réduire les inégalités territoriales et en favorisant la création de pôles d'attractivité. Cette Approche souligne que le transport n'est pas seulement une question de déplacements physiques, mais qu'il a aussi une influence majeure sur les structures économiques et sociales des territoires.

Jean-Pierre Orfeuil (2005) adopte une approche systémique du transport, le définissant comme une interaction entre l'offre (réseaux et modes de transport) et la demande (mobilités humaines et flux de marchandises). Dans cette vision, le transport est perçu comme un élément dynamique qui évolue en fonction des besoins de déplacement, des politiques publiques et des innovations technologiques. L'approche systémique met en lumière la manière dont les flux de transport s'adaptent aux mutations économiques et sociales, et comment ils influencent les territoires. Selon **Orfeuil**, cette interaction entre l'offre et la demande en matière de transport façonne directement l'organisation spatiale des sociétés.

Hans **Wockowitsch** apporte une contribution importante à la définition du transport. Il le décrit comme « l'ensemble des moyens et des processus mis en œuvre pour assurer le déplacement de personnes, de marchandises ou d'informations dans un espace donné, en fonction des besoins humains, économiques et sociaux. » Cette définition met en évidence plusieurs aspects clés du transport. Tout d'abord, elle souligne l'importance des moyens et des processus (infrastructures, technologies et services) permettant de surmonter la contrainte spatiale. Ensuite, elle intègre la notion de flux, en prenant en compte les besoins de déplacement de différentes natures : humains, économiques et sociaux. Selon **Wockowitsch**, le transport n'est pas seulement un moyen de relier des espaces géographiques, mais aussi un facteur structurant, qui permet de redéfinir les relations entre les territoires et les sociétés. Le transport devient ainsi un élément essentiel dans l'aménagement du territoire et dans la transformation des espaces, en facilitant l'accès aux ressources, aux marchés et aux services.

Dans l'ensemble, les définitions du transport proposées par ces géographes soulignent l'importance de cette activité dans l'organisation des espaces géographiques. Le transport est bien plus qu'un simple déplacement : il est un vecteur de transformation territoriale, un facteur de développement économique et un moyen de connecter les sociétés. En ce sens, le transport joue un rôle clé dans la structuration des territoires, en facilitant l'accès aux ressources, en créant des dynamiques économiques et en favorisant l'intégration des espaces. Dans le cadre de mon mémoire, ces définitions du transport permettent de comprendre comment les infrastructures et les flux de transport influencent le développement du tourisme, notamment dans des régions

comme le Sénégal oriental. Elles mettent en lumière l'importance de l'accessibilité aux sites touristiques et des flux touristiques pour stimuler l'économie locale et régionale.

Tourisme :

Définition de l'organisation Mondiale du Tourisme (OMT), en 2020, qui définit le tourisme comme suit :

- ✓ Le tourisme est un phénomène social, culturel et économique qui implique des mouvements de personnes vers des pays ou des lieux situés en dehors de leur environnement habituel intervenant pour des motifs personnels ou pour affaires et motifs professionnels. Ces personnes sont appelés visiteurs et peuvent être des touristes ou des excursionnistes ; des résidents ou des non-résidents ; le tourisme englobe leurs activités, dont certaines impliquent des dépenses touristiques (<https://www.unwto.org/fr/glossaire-de-tourisme>)[consulter le 18/12/2024]
- ✓ Définition du géographe et spécialistes du tourisme **Rémy Knafo**, retenons celle qu'il en donne en 1997 :
- ✓ Le tourisme est un déplacement, c'est-à-dire un changement de place, un changement d'habiter : le touriste quitte temporairement son lieu de vie pour un ou des lieux situés hors de la sphère de vie quotidienne. Le déplacement opère une discontinuité qui permet un autre mode d'habiter.(*Knafo et al, 1997, p198*).

Autre définition :

Le tourisme (de l'anglais tourism, 1811 ; francisé en Tourisme, 1841) est défini en géographie comme un système d'acteurs, de lieux et pratiques permettant aux individus la récréation par le déplacement et l'habiter temporaire hors des lieux du quotidien(*Knafo et Stock, 2003, kna*).

La définition du tourisme, selon les normes internationales retenues par la commission statistique de l'ONU, englobe tout voyage hors du domicile habituel pour au moins une nuit et au plus un an et pour tout motif : affaires, vacances, santé, etc. Le tourisme se distingue des loisirs par sa temporalité, celle des loisirs prenant place dans le quotidien, par exemple à l'échelle d'une journée ou d'une soirée, sans nuitée hors du domicile. On parle d'excursionnisme pour une sortie à la journée.

Le tourisme peut être défini comme une mobilité humaine temporaire et réversible, librement choisie, ayant pour objectif des activités de loisirs, de découverte ou de détente. Il se caractérise par la production et la consommation d'espace spécifiques, transformant ainsi les territoires visités. Selon plusieurs chercheurs, dont **Rémy Knafo et l'équipe MIT**, le tourisme

s'inscrit dans un système qui relie les lieux émetteurs, les lieux récepteurs et interaction entre les individus et leur environnement.

Cette mobilité s'inscrit dans une logique d'exploitation de ressources naturelles et culturelles, générant à la fois des impacts économiques, sociaux et environnementaux. **Jean-Christophe Gay**, par exemple, met en lumière la capacité du tourisme à redéfinir les espaces et à structurer les territoires à différentes échelles, tandis que **Pierre George** insiste sur sa capacité à transformer des paysages et à consommer des espaces, qu'ils soient naturels ou aménagés.

Ainsi, le tourisme peut-être compris comme une pratique spatiale qui contribue à l'évolution des territoires, tout en posant des enjeux liés au développement local, à la durabilité environnementale et aux dynamiques sociales. Cette approche permet d'examiner les interactions complexes entre les flux touristiques et les espaces qu'ils traversent ou transforment.

Dans le monde, les formes du tourisme les plus pratiquées varient selon les régions et périodes, mais certaines catégories dominent à l'échelle mondiale grâce à leur popularité et leur accessibilité comme le tourisme de loisirs et de détente avec la visite des destinations balnéaires (plages, îles) attirants un grand nombre de touristes chaque années exemple : Côte d'Azur, Maldives, Bali etc.

Sans oublier le tourisme culturel, très populaire dans les villes historiques et les régions au patrimoine riche exemple : Paris, Rome, Kyoto etc. Et enfin le tourisme d'affaire (MICE) qui développe fortement les flux touristiques dans les grandes métropoles exemple : conférence à Dubaï, foire à Francfort. Il y en a beaucoup mais on se limite à ces trois cités ci-dessus.

Pour parler sur les pratiques touristiques au **Sénégal**, du niveau local et international :

Au niveau local

Le tourisme religieux domine largement avec le pèlerinage tels que le Magal de Touba, le Gamou de Tivaoune ou le pèlerinage catholique de Popenguine. Les Sénégalais s'intéresse également au tourisme culturel visitant des sites comme l'îles de Gorée ou Saint louis, souvent lors des cérémonies familiales. Le tourisme balnéaire est prisé pour les escapades sur les plages de la Petite-Côte (Saly, Soline). Enfin, l'écotourisme émerge progressivement avec des visites dans les espaces naturels comme le Delta du Saloum, et le PNNK.

Au niveau international

Le tourisme religieux reste prédominant avec le pèlerinage à la Mecque (Hajj et Omra). Par ailleurs, les voyages à l'étranger sont souvent motivés par des raisons familiales, particulièrement vers des pays où la diaspora sénégalaise est importante (France, Italie, Espagne).

Enfin, le tourisme professionnel s'observe chez les cadres, étudiants et fonctionnaires se rendant

à l'étranger pour des missions, formations ou conférences.

En résumé, les pratiques touristiques des sénégalais reflète des priorités religieuses, culturelles et économiques, avec une forte prédominance du tourisme religieux à toutes les échelles.

Parc national :

Un parc national est une aire de protection de la nature, souvent de plus vaste dimension qu'une réserve mais pas toujours, gérée par un État. Si l'on en croit la définition avancée par l'**UICN** (Union Internationale pour la Conservation de la Nature) en 1969 à New Delhi, le Parc national est une institution dotée de trois missions principales :

1. La protection de la nature
2. L'étude scientifique des écosystèmes dont ils sont le support et qui « sont -ou devraient être- libérés de toute exploitation ou occupation humaine »
3. La connaissance favorisée du public des milieux ou des espaces ainsi gérés.

Dans sa définition des espaces protégés du Monde affinée en 1994, l'**UICN** a établi 6 catégories de classification, allant de la protection la plus forte (catégorie I) à la plus légère (catégorie VI), où l'homme interfère le plus. Cela est utile pour mener des comparaisons internationales, car la notion de Parc national diffère d'un État à l'autre aux échelles mondiale et européenne. Ainsi les Parcs nationaux français, par leur réglementation, appartiennent à la catégorie II. Cela implique « la protection de l'intégrité écologique pour les générations présentes et futures, excluant l'exploitation et l'occupation de ces espaces, et permettant des possibilités de détente, de recherche, d'éducation pour les visiteurs, dans la mesure où ils sont compatibles avec les objectifs de conservation. » (Géoconfluences)

Un parc naturel national est un espace géographique délimité et protégé par une législation spécifique pour préserver et valoriser des ressources naturelles, écologiques, culturelles et paysagères d'une valeur exceptionnelle. Ces parcs jouent un rôle clé dans la conservation de la biodiversité et des écosystèmes, tout en permettant des activités humaines contrôlées telles que le tourisme durable, la recherche scientifique et l'éducation environnementale.

Selon **Jean-Paul Diry**, géographe spécialiste des espaces protégés, un parc naturel national se distingue par son double objectif : préserver des paysages et des habitats remarquables tout en intégrant les communautés locales dans une gestion durable des ressources. **Diry** souligne que ces espaces sont souvent des laboratoires pour la gestion de la biodiversité, mais également des outils pour développer des formes de tourisme respectueuses des milieux naturels.

Bertrand Lévy, dans ses travaux sur les espaces protégés, définit les parcs nationaux comme des territoires emblématiques d'une gestion intégrée où les activités humaines sont subordonnées aux objectifs de conservation. Il insiste sur le fait que ces espaces ne sont pas isolés des dynamiques humaines, mais qu'ils participent au développement territorial en encourageant une meilleure gouvernance écologique.

Élisabeth André, géographe spécialisée dans les politiques environnementales, souligne que la création des parcs nationaux repose sur une reconnaissance officielle de leur valeur exceptionnelle, souvent validée à l'échelle internationale, notamment par l'UNESCO. Elle met également en avant l'importance des parcs nationaux pour sensibiliser les populations à la nécessité de protéger l'environnement et pour garantir un équilibre entre l'exploitation économique des ressources et leur conservation à long terme.

Le Parc National du Niokolo-Koba, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1981, est un exemple emblématique d'un parc naturel national en Afrique de l'Ouest. S'étendant sur 9 130 km², il abrite une biodiversité unique, avec des espèces comme les lions d'Afrique de l'Ouest, les éléphants et une grande diversité de primates. Cependant, comme l'ont noté certains chercheurs sénégalais tels que **Papa Sakho**, ce parc fait face à des défis majeurs, notamment le braconnage, la pression foncière et la faible accessibilité due à des infrastructures de transport insuffisantes.

En somme, les parcs naturels nationaux, comme l'expliquent **Diry, Lévy et André**, sont des outils géographiques et environnementaux essentiels pour concilier conservation, développement territorial et sensibilisation. Ils jouent un rôle crucial dans la transition vers des pratiques de développement durable à l'échelle locale, nationale et mondiale.

Au Sénégal, un parc est défini comme un espace géographique protégé, créé et géré dans le cadre de la législation nationale, afin de préserver la biodiversité, les écosystèmes naturels et les paysages remarquables. Ces espaces ont pour vocation de promouvoir la conservation des ressources naturelles tout en permettant des activités humaines contrôlées telles que l'écotourisme, la recherche scientifique et l'éducation environnementale.

Selon le **Code de l'environnement sénégalais**, les parcs, et en particulier les parcs nationaux, sont des territoires soumis à un statut de protection stricte. Ils ont pour objectif de maintenir les processus écologiques essentiels, de sauvegarder les espèces menacées et de contribuer au développement socio-économique des communautés locales à travers des approches durables.

Caractéristiques spécifiques des parcs au Sénégal

1. Conservation des écosystèmes uniques : Le Sénégal abrite plusieurs parcs nationaux qui protègent des écosystèmes variés, tels que les savanes, les zones humides et les forêts. Le Parc National du Niokolo-Koba est un exemple emblématique, reconnu pour sa biodiversité exceptionnelle.
2. Reconnaissance internationale : Certains parcs, comme le Niokolo-Koba et le Parc National des Oiseaux du Djoudj, sont inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO, ce qui témoigne de leur importance écologique et culturelle.
3. Réglementation stricte : Les activités humaines, comme l'agriculture, la chasse et l'exploitation forestière, y sont interdites ou strictement encadrées. Toutefois, des activités comme l'écotourisme ou l'éducation sont encouragées, à condition de respecter l'équilibre écologique.

La gestion des parcs au Sénégal La gestion des parcs nationaux est assurée par la DPN, sous la tutelle du ministère en charge de l'Environnement et du Développement durable. Cette institution est responsable de la mise en œuvre des stratégies de protection, de la surveillance contre le braconnage et de l'encadrement des activités touristiques. Elle veille également à l'implication des populations locales dans la gestion des parcs, notamment à travers des initiatives de développement communautaire.

En résumé, au Sénégal, un parc est à la fois un outil de préservation environnementale et un levier potentiel de développement socio-économique, à condition de surmonter les obstacles liés à sa gestion et à son accessibilité.

III. METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE (à adopter en M1)

La méthodologie adoptée pour cette recherche repose sur trois volets principaux : la revue documentaire, la collecte des données secondaires, et le traitement des données. N'ayant pas effectué de travaux de terrain, l'ensemble des informations utilisées provient de sources académiques et scientifiques. Voici le détail de chaque partie :

1. Revue documentaire

La revue documentaire constitue la base théorique et empirique de cette recherche. Dans cette phase il s'agit de passer en revue l'essentielle de la documentation. Cette dernière se focalise à la fois sur des ouvrages d'ordre générale et sur les documents spécifiques. C'est ce qui nous a conduits à visiter un certain nombre de bibliothèques, d'institut de documentation et de centre de recherche.

Parmi ces derniers, on a : la bibliothèque universitaire (BU), la bibliothèque du département de géographie, l'agence nationale de la statistique et de la démographie (ANSD) et

l'internet (Google Scholar, ResearchGate, HAL, Cairn, Persée, OpenEdition Journals, etc.), Mémoires et travaux académiques consultés à la BU (Bibliothèque Universitaire) en version physique et en ligne.

Les documents sélectionnés ont été analysés pour extraire les données pertinentes et les classer selon les axes majeurs du sujet.

Ces recherches nous ont permis de consulter des ouvrages qui ont participé à la compréhension de notre sujet.

2. Collecte des données

La collecte des données repose exclusivement sur des sources secondaires.

Types de données : Données textuelles et statistiques provenant de publications académiques, rapports institutionnels et bases de données en ligne.

Méthodes :

Consultation d'ouvrages et d'articles accessibles via des bibliothèques numériques ou des plateformes de recherche.

Extraction de données pertinentes pour répondre aux questions de recherche, notamment celles portant sur les liens entre transport et tourisme au Sénégal Oriental.

Organisation des données dans un format structuré pour une exploitation efficace.

Les données collectées ont été synthétisées et organisées selon les sous-thèmes identifiés dans le cadre théorique.

3. Traitement des données

Le traitement des données a été réalisé en utilisant des outils de bureautique et d'organisation.

Logiciels utilisés :

Word : Utilisé pour la rédaction, l'organisation des idées, et la structuration du document final.

Outils envisagés pour le futur :

Excel : Pour organiser et analyser des données quantitatives issues des rapports ou des mémoires consultés.

SPSS : Pour des analyses statistiques approfondies, si nécessaire dans les recherches ultérieures.

Zotero : Pour la gestion et le formatage des références bibliographiques selon les normes académiques.

Méthode de traitement :

Les données qualitatives ont été synthétisées et intégrées dans le cadre théorique pour répondre à la problématique.

Les données quantitatives ont été préparées pour une éventuelle analyse future, tout en étant présentées sous forme de tableaux ou graphiques simples

IV. LE PLAN DE REDACTION A ADOPTER EN M2

Première partie : Présentation de la zone d'étude

Chapitre I : Historique et description du Parc Niokolo Koba.

Chapitre II : Identifier des moyens de transport (accès au parc).

Deuxième partie : Interactions entre transport et tourisme

Chapitre I : Étude de l'Impact des moyens de transport sur le développement tourisme.

Chapitre II : Analyse des flux touristiques et des défis d'accessibilité.

Troisième partie : Perspectives d'amélioration

Chapitre I : Identifier les défis et recommandations pour améliorer le transport touristique.

Chapitre II : Stratégies pour promouvoir un tourisme durable.

CONCLUSION

Cette recherche sur le lien entre transport et tourisme dans la région de Tambacounda, avec un focus particulier sur le Parc National du Niokolo-Koba (PNNK), met en évidence l'importance du transport dans le développement touristique et territorial. Le transport joue un rôle essentiel dans la valorisation des ressources naturelles et culturelles de la région. Cependant, plusieurs défis persistent, notamment l'insuffisance des infrastructures, le faible développement touristique et la nécessité de préserver l'écosystème du parc.

L'analyse des concepts théoriques montre qu'une amélioration des infrastructures de transport pourrait renforcer l'attractivité touristique de la région. Cela contribuerait également à un développement économique et social durable pour les communautés locales. Néanmoins, les infrastructures actuelles, comme la route nationale RN6, restent insuffisantes face à la demande croissante des flux touristiques et économiques. Le manque de liaisons directes et fiables complique la mobilité des visiteurs et des habitants, ce qui limite les opportunités économiques et freine le désenclavement de cette zone.

Pour surmonter ces défis, il est essentiel de mettre en place une gestion stratégique intégrant la conservation de l'environnement, la participation des communautés locales et des politiques publiques adaptées. Malgré les contraintes existantes, le potentiel touristique du PNKK reste important. Les projets récents de modernisation des infrastructures, comme la réhabilitation des routes et l'amélioration des services de transport, représentent des opportunités à saisir pour

renforcer le lien entre transport et tourisme. Une meilleure coordination entre les acteurs locaux, nationaux et internationaux pourrait permettre d'optimiser les retombées économiques et sociales tout en assurant la protection des écosystèmes.

En conclusion, un développement équilibré et intégré du transport et du tourisme est indispensable pour valoriser pleinement le PNNK. Cela nécessite une approche durable qui combine des infrastructures adaptées, la préservation de l'environnement et l'implication des communautés locales. Si ces efforts sont bien coordonnés, la région pourrait devenir un modèle de développement durable pour d'autres zones du Sénégal. Cette étude met en avant l'importance d'une approche globale et propose des recommandations pour guider les initiatives futures, en tenant compte de la durabilité, de l'inclusion sociale et de la valorisation des ressources locales. Enfin, cette réflexion ouvre la voie à des recherches plus approfondies dans le cadre du Master 2, afin d'explorer des solutions adaptées aux réalités spécifiques de la région du Sénégal oriental.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Articles

1. Dupon, J. F. (1964). « Tambacounda, capitale du Sénégal Oriental. » Les Cahiers d'Outre-Mer, 17(66), 176-214. Disponible en ligne : https://www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1964_num_17_66_2337
2. Duhamel, P. (2006). « De la relation entre transport et lieux touristiques. » EDYTEM Cahiers de Géographie, 4, 23-32. Disponible en ligne : https://www.persee.fr/doc/edyte_1762-4304_2006_num_4_1_961
3. Knafo, R., & Fournier, C. (2023). Le système touristique mondialisé en question. Géoconfluences. Disponible en ligne : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/tourisme/TourScient.htm>
4. Faugier, E. (2024). « Transports touristiques contre mobilités touristiques ? Démoder et dé-modaliser l'approche géohistorique du tourisme. » Revue Monde du Tourisme. Disponible en ligne : <https://doi.org/10.4000/11yp5>
5. Thévenin, T. (2019). « Impact des infrastructures de transport sur la structuration

- urbaine : étude comparative entre Lyon et Marseille. » Revue Cybergéo
6. Vincent, J. (2023). Faire de la recherche en tourisme : effets de contexte, effets disciplinaires. *Téoros*, 42(1). <https://journals.openedition.org/teoros/11935>
 7. Diombéra, M. (2012). Le tourisme sénégalais à la recherche d'une nouvelle identité. *Téoros*, 31(2), 21–30. <https://doi.org/10.7202/1020768ar>
 8. Ciss, G. (2003). Aires protégées et tourisme au Sénégal. In *Patrimoines et développement dans les pays tropicaux. IXe Journées de Géographie Tropicale*, La Rochelle, 13 et 14 septembre 2001 (pp. 609-618). Bordeaux : Presses Universitaires de Bordeaux. (Espaces tropicaux, 18). Disponible sur https://www.persee.fr/doc/etrop_1147-3991_2003_act_18_9_1162.
 9. Mbow, L. S. (1983). Problématique du développement régional au Sénégal Oriental : approche géographique. *Annales de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Dakar*, (13), 205-229. Paris : Presses Universitaires de France.

Ouvrages

1. Sakho, P. (2017). Le tourisme et son rôle dans le développement territorial au Sénégal.
2. Knafo, R. (2000). Tourisme et accessibilité.
3. Gay, J.-C., & Mondou, V. (2017). *Tourisme & transport : deux siècles d'interactions*. Bréal. 256 pages.
4. Hillali, M. (2003). *Le tourisme international vu du Sud*. Presses de l'Université du Québec. 220 pages, ISBN : 2-7605-1238-X.
5. Cazes, G. (1981). *Tourisme enclavé, tourisme intégré : le grand débat de l'aménagement touristique dans le tiers-monde*. Centre des Hautes Études Touristiques.

Mémoires universitaires

1. Diafouné, K. (2015). *Tourisme et transport à Mbour (Mémoire de Master 2)*. Université Cheikh Anta Diop, Dakar.
2. Lam, D. M. (1997). *Polarisation de la ville de Tambacounda, problématique d'un développement régional (Mémoire de Master 2)*. Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Sénégal.
3. Diakité, M. (2014). *Étalement urbain et mobilité : Cas de la ville de Tambacounda (Mémoire de Master 2, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Département de Géographie)*. 80 pages.
4. Ndao, P. A. (2010). *Mobilité et transport dans la commune de Tambacounda (Mémoire de master, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Département de Géographie)*. 107

pages.

Autres :

1. 5^e Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH, 2023) de l'agence nationale de la statistique et de la démographie (ANSD).
2. Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2017). RGPHAE – Rapport régional TAMBA. ANSD.
3. Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD) – Service Régional de Tambacounda. (2021). Situation économique et sociale régionale de Tambacounda 2019 (SES-Tamba-2019). ANSD.
4. Niokolo-Koba National Park. (2020). COA 2020.
5. Service Régional de la Statistique et de la Démographie de Tambacounda. (2019). Situation économique et sociale régionale de Tambacounda 2016 (SES-Tamba-2016). ANSD.
6. Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2016). Rapport des Enquêtes Nationales sur l'Offre et la Demande Touristiques au Sénégal. ANSD
7. Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2020). 14-SES-2017-2018_Tourisme, Chapitre XIV : Tourisme. ANSD.

Webographie :

1. – <https://www.ansd.sn>
2. – <https://www.unwto.org>
3. – <https://www.cairn.info>–
4. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr>
5. – <https://www.persee.fr>
6. – <https://www.bu.ucad.sn>
7. – <http://journals.openedition.org/teoros>
8. – <https://journals.openedition.org>
9. – <https://doi.org/10.4000/11yp5>
10. – <http://journals.openedition.org/teoros/11935>
11. – https://www.persee.fr/doc/etrop_1147-3991_2003_act_18_9_1162

