

# Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



# RIGES

[www.riges-uaو.net](http://www.riges-uaو.net)

**ISSN-L: 2521-2125**

**ISSN-P: 3006-8541**

**Numéro 19, Tome 1**

**Décembre 2025**



Publiée par le Département de Géographie de l'Université Alassane OUATTARA de Bouaké

## **INDEXATION INTERNATIONALE**

### **SJIF Impact Factor**

<http://sjifactor.com/passport.php?id=23333>

**Impact Factor: 8,333 (2025)**

**Impact Factor: 7,924 (2024)**

**Impact Factor: 6,785 (2023)**

**Impact Factor: 4,908 (2022)**

**Impact Factor: 5,283 (2021)**

**Impact Factor: 4,933 (2020)**

**Impact Factor: 4,459 (2019)**

## **ADMINISTRATION DE LA REVUE**

### *Direction*

**Arsène DJAKO**, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

### *Secrétariat de rédaction*

- **Joseph P. ASSI-KAUDJHIS**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Konan KOUASSI**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Dhédé Paul Eric KOUAME**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Yao Jean-Aimé ASSUE**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Zamblé Armand TRA BI**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Kouakou Hermann Michel KANGA**, Maître de Conférences à l'UAO

### *Comité scientifique*

- **HAUHOUOT** Asseyopo Antoine, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **ALOKO** N'Guessan Jérôme, Directeur de Recherches, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **BOKO** Michel, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **ANOH** Kouassi Paul, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **MOTCHO** Kokou Henri, Professeur Titulaire, Université de Zinder (Niger)
- **DIOP** Amadou, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **SOW** Amadou Abdoul, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **DIOP** Oumar, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger Saint-Louis (Sénégal)
- **WAKPONOU** Anselme, Professeur HDR, Université de N'Gaoundéré (Cameroun)
- **SOKEMAWU** Koudzo, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **HECTHELI** Follygan, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **KADOUZA** Padabô, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- **GIBIGAYE** Moussa, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **ÖBEL** Christof, Professeur Tutilaire, Universidad Autonoma Metropolitana, (UAM) - Azcapotzalco (Mexico)

## **EDITORIAL**

La création de RIGES résulte de l'engagement scientifique du Département de Géographie de l'Université Alassane Ouattara à contribuer à la diffusion des savoirs scientifiques. RIGES est une revue généraliste de Géographie dont l'objectif est de contribuer à éclairer la complexité des mutations en cours issues des désorganisations structurelles et fonctionnelles des espaces produits. La revue maintient sa ferme volonté de mutualiser des savoirs venus d'horizons divers, dans un esprit d'échange, pour mieux mettre en discussion les problèmes actuels ou émergents du monde contemporain afin d'en éclairer les enjeux cruciaux. Les enjeux climatiques, la gestion de l'eau, la production agricole, la sécurité alimentaire, l'accès aux soins de santé ont fait l'objet d'analyse dans ce présent numéro. RIGES réaffirme sa ferme volonté d'être au service des enseignants-chercheurs, chercheurs et étudiants qui s'intéressent aux enjeux, défis et perspectives des mutations de l'espace produit, construit, façonné en tant qu'objet de recherche. A cet effet, RIGES accueillera toutes les contributions sur les thématiques liées à la pensée géographique dans cette globalisation et mondialisation des problèmes qui appellent la rencontre du travail de la pensée prospective et de la solidarité des peuples.

**Secrétariat de rédaction  
KOUASSI Konan**

## **COMITE DE LECTURE**

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- BECHI Grah Félix, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- HECTHELI Follygan, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- Yao Jean-Aimé ASSUE, Professeur Titulaire, UAO
- Zamblé Armand TRA BI, Maître de Conférences, UAO
- KADOUZA Padabô, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- GIBIGAYE Moussa, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- GÖBEL Christof, Professeur Tutilaire, Universidad Autonoma Metropolitana, (UAM) - Azcapotzalco (Mexico)

## Sommaire

<b>Maguette NDIONE, Mar GAYE</b> <i>Variabilité climatique et dynamiques spatio-temporelle des unités morphologiques dans le département d'Oussouye des années 1970 aux années 2010 et les perceptions locales de leurs déterminants</i>	9
<b>KROUBA Gagaho Débora Isabelle, KONAN Loukou Léandre, KOUAKOU Kikoun Brice-Yves</b> <i>Variabilité climatique et prévalence de la diarrhée chez les enfants de moins de cinq ans dans le district sanitaire de Jacqueville (Côte d'Ivoire) : contribution pour une meilleure épidémiosurveillance</i>	32
<b>Henri Marcel SECK El Hadji Balla DIEYE, Tidiane SANE, Bonoua FAYE</b> <i>Mutations et recompositions des territoires autour des sites miniers des ICS dans le département de Tivaouane (Sénégal)</i>	47
<b>NGOUALA MABONZO Médard</b> <i>Analyse spatio-temporelle des paramètres hydrodynamiques et bilan hydrologique dans le bassin versant Loudima (République du Congo)</i>	63
<b>TRAORE Zié Doklo, AGOUALE Yao Julien, FOFIE Bini Kouadio François</b> <i>L'influence des acteurs d'arrière-plan et le rôle ambivalent des associations villageoises dans la préservation du parc national de la Comoé en Côte d'Ivoire</i>	78
<b>Rougyatou KA, Boubacar BA</b> <i>Les fonciers halieutiques à l'épreuve des projets gaziers au Sénégal : accaparement et injustices socio-environnementales à Saint-Louis</i>	97
<b>Yves Monsé Junior OUANMA, Atsé Laudose Miguel ELEAZARUS</b> <i>Logiques et implications socio-spatiales du mal-logement à Zoukougbeu (Centre-Ouest, Côte d'Ivoire)</i>	124
<b>Abdou BALLO, Boureima KANAMBAYE, Souleymane TRAORE, Tidiani SANOGO</b> <i>Impacts of artisanal gold mining on grassland pastoral resources in the rural commune of Domba in Mali</i>	141

<b>Mbaindogoum DJEBE, Pallaï SAABA, Christian Gobert LADANBÉ, Beltolna MBAINDOH</b>	152
<i>Influence du milieu physique et stratégies de résilience de la population rurale dans le bassin versant de lac Léré au sud-ouest du Tchad</i>	
<b>SENE François Ngor, SANE Yancouba, FALL Aïdara C. A. Lamine</b>	168
<i>Caractérisation physico-chimique des sols du sud du bassin arachidier sénégalais : cas de l'observatoire de Niakhar</i>	
<b>Ahmadou Bamba CISSE</b>	192
<i>Variabilité temporelle des précipitations dans le nord du bassin arachidier sénégalais et ses conséquences sur la planification agricole</i>	
<b>ADOUM IDRIS Mahadjir</b>	204
<i>Analyse spatiale et socio-économique de la crise du logement locatif à Abéché au Tchad</i>	
<b>Modou NDIAYE</b>	215
<i>Les catastrophes d'inondation sur Dakar. analyse de la dynamique des relations entre les systèmes des établissements et les systèmes naturels vues par le prisme de conséquences sous la planification spatiale dans la ville de Keur Massar</i>	
<b>YRO Koulaï Hervé, ANI Yao Thierry, DAGO Lohoua Flavient</b>	231
<i>Conteneurisation et dynamique du transport conteneurisé sur la Côte Ouest Africain (COA)</i>	
<b>SREU Éric</b>	245
<i>Commercialisation des produits médicamenteux dans les transports de masse à Abidjan : le cas des bus de la Sotra</i>	
<b>ODJIH Komlan</b>	266
<i>L'accès à la césarienne dans la zone de couverture du district sanitaire de Blitta (Togo)</i>	
<b>Arouna DEMBELE</b>	283
<i>De l'arachide au coton : une mutation agricole dans la commune rurale de Djidian au Mali</i>	
<b>Ibra FAYE, El Hadji Balla DIEYE, Tidiane SANE, Henri Marcel SECK, Djiby YADE</b>	297
<i>Transformations des usages des sols dans les Niayes du Sénégal : vers une recomposition des activités agricoles traditionnelles dans un espace rural en mutation</i>	
<b>TAKILI Madinatètou</b>	325
<i>Stagnation des anciennes villes secondaires au Togo : une analyse à partir de Pagouda</i>	

<b>KOUAKOU Kouadio Séraphin, TANO Kouamé, KRA Koffi Siméon</b>	341
<i>Champs écoles paysans, une nouvelle technique de régénération des plantations de cacao dans le département de Daloa (centre-ouest de la Côte d'Ivoire)</i>	
<b>DOHO BI Tchan André</b>	359
<i>Etalement urbain et mode d'occupation de l'espace périphérique ouest de la ville de San-Pedro (sud-ouest, Côte d'Ivoire)</i>	
<b>Etelly Nassib KOUADIO, Ali DIARRA</b>	374
<i>Analyse spatiale de la couverture en infrastructure hydraulique et accès à l'eau potable en milieu rural du bassin versant de la Lobo (Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire)</i>	
<b>GNANDA Isidore Bila, SAMA Pagnaguédé, ZARE Yacouba, OUOBA-IMA Sidonie Aristide, YODA Gildas Marie-Louis, ZONGO Moussa</b>	393
<i>Effet de deux formules alimentaires de pré vulgarisation sur les performances pondérales et les rendements carcasses des porcs en croissance : cas des élevages des zones périurbaines de Réo et de Koudougou, au Burkina Faso</i>	
<b>KOUAKOU Koffi Ferdinand, KOUAKOU Yannick, BRISSY Olga Adeline, KOUADIO Amoin Rachèle</b>	415
<i>Camps de prière et conditions de vie des Populations Vivant avec la Maladie Mentale (PVMM) dans le département de Tiébissou (Centre, Côte d'Ivoire)</i>	
<b>Madiop YADE</b>	432
<i>L'agropastoralisme face à la variabilité pluviométrique dans la commune de Dangalma (région de Diourbel, Sénégal)</i>	
<b>DIBY Koffi Landry, YEO Watagaman Paul, KONAN N'Guessan Pascal</b>	452
<i>Dynamique de l'agriculture de plantation dans la sous-préfecture de Bouaflé (Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire)</i>	
<b>Leticia Nathalie SELLO MADOUNGOU (ép. NZÉ)</b>	469
<i>L'usage des pesticides et des eaux usées dans le maraîchage urbain au Gabon : risques sanitaires et environnementaux</i>	
<b>Sawrou MBENGUE, Papa SAKHO, Anne OUALLET</b>	495
<i>Appropriation de l'espace à Mbour (Sénégal) : partage de l'espace entre visiteurs-visités dans une ville touristique</i>	
<b>ZONGO Zakaria, NIKIEMA Wendkouni Ousmane</b>	520
<i>Gestion linéaire et opportunités de valorisation des déchets solides de la gare routière de Boromo (Burkina Faso)</i>	

<b>Omad Laupem MOATILA</b>	537
<i>Habitudes citoyennes et stratégies d'adaptation à la pénurie en eau dans la périphérie nord de Brazzaville (République du Congo)</i>	
<b>Aboubacar Adama OUATTARA</b>	554
<i>Perspectives d'utilisation de l'intelligence artificielle dans le district sanitaire de San Pedro (Sud-Ouest, Côte d'Ivoire)</i>	
<b>Mamadou Faye, Saliou Mbacké FAYE</b>	572
<i>Mobilité des femmes Niominkas et dynamique du transport fluvio-maritime dans les îles du Saloum, Sénégal.</i>	
<b>Mame Diarra DIOP, Aïdara Chérif Amadou Lamine FALL, Adama Ndiaye</b>	590
<i>Evaluation corrélative de la dégradation des sols et des performances agricoles dans le bassin versant du Baobolong (Sénégal) : implications pour une gestion durable des terres</i>	
<b>KASSI Kassi Bla Anne Madeleine, YAO N'guessan Fabrice, DIABAGATÉ Abou</b>	613
<i>Dynamique spatio-temporelle et usage des outils de planification urbaine à Abengourou (Côte d'Ivoire)</i>	
<b>EHINNOU KOUTCHIKA Iralè Romaric</b>	639
<i>Diversité floristique des bois sacrés suivant les strates dans les communes de Glazoué, Save et Ouesse au Bénin (Afrique de l'ouest)</i>	
<b>KONATE Abdoulaye, KOFFI Kouakou Evrard, YEO Nogodji Jean, DJAKO Arsène</b>	655
<i>Le vivier face à l'essor des cultures industrielles dans la région du Gboklé (Sud, Côte d'Ivoire)</i>	
<b>OUATTARA Oumar, YÉO Siriki</b>	667
<i>Le complexe sucrier de Ferke 2, un pôle de développement de l'élevage bovin dans le nord de la Côte d'Ivoire</i>	
<b>Lhey Raymonde Christelle PREGNON, Cataud Marius GUEDE, Tintcho Assetou KONE épouse BAMBA</b>	687
<i>Analyse spatiale du risque de maladies hydriques liées à l'approvisionnement en eau domestiques dans trois quartiers de Bouaké (Centre de la Côte d'Ivoire)</i>	
<b>Awa FALL, Amath Alioune COUNDOUL, Malick NDIAYE, Diarra DIANE</b>	716
<i>Le déplacement à Bignarabé (Kolda, Sénégal) : des populations au chevet de leur mobilité</i>	
<b>DANGUI Nadi Paul, N'GANZA Kessé Paul, Yaya BAMBA, HAUHOUOT Célestin</b>	735
<i>Analyse du processus de la reconstitution morpho-sédimentaire des plages de Port-Bouët à Grand-Bassam (sud de la Côte d'Ivoire) après la marée de tempêtes de juillet 2018</i>	

## **MOBILITÉ DES FEMMES NIOMINKAS ET DYNAMIQUE DU TRANSPORT FLUVIOMARITIME DANS LES ÎLES DU SALOUM, SÉNÉGAL.**

**Mamadou Faye**, Doctorant en Géographie,  
Laboratoire de Géographie Humaine, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Sénégal,  
**Email** : cheikhfaye64@gmail.com

**Saliou Mbacké FAYE**, Docteur en Géographie,  
Laboratoire LEIDI, Université Gaston Berger, Sénégal,  
**Email** : cheikhsalioumb@gmail.com

(*Reçu le 20 août 2025; Révisé le 15 septembre 2025 ; Accepté le 27 novembre 2025*)

### **Résumé**

La mobilité est l'une des composantes des insulaires qui vivent dans la partie nord de la réserve de biosphère du delta du Saloum. Ces dernières années les dégradations environnementales, ont participé à l'intensification de la mobilité des femmes de cette zone insulaire. Cette recherche se fixe comme objectif d'analyser la mobilité des femmes Niominkas en lien avec le développement du transport fluviomaritime dans les îles du Saloum au Sénégal. Les résultats montrent que les femmes sont les principaux usagers des transports piroguiers hebdomadaires. L'intensification de la mobilité des femmes favorise le dynamisme du transport piroguier. Celui se manifeste d'une part par une reconversion des pêcheurs en transporteurs ou « *courrier*<sup>1</sup> » et d'autre part par une amélioration de leur revenu qui varient entre 50000FCFA à 150000FCFA, soit 76,22 Euros à 228,67 Euros. L'amélioration des revenus de ces derniers est liée aux coûts élevés du transport de marchandises. La forte mobilité permet aussi aux femmes insulaires de diversifier leurs activités. Elles se lancent dans le commerce de légumes et de divers produits destinés à la consommation des ménages. L'association des activités économiques permet aux femmes Niominkas d'augmenter leur revenu et d'assurer leur autonomisation économique.

**Mots clés** : Mobilité, transport fluviomaritime, Niominkas, delta du Saloum, îles du Gandoul, Fatick.

---

<sup>1</sup> Courriers : ils correspondent aux piroguiers qui assurent le transport de personnes et de marchandises de la zone insulaire vers la terre ferme. On en distingue deux types : les courriers quotidiens qui assurent les déplacements quotidiens des insulaires et les courriers hebdomadaires qui se déplacent chaque semaine pour aller dans les marchés hebdomadaires en terre ferme.

## **MOBILITY OF NIOMINKA WOMEN AND THE DYNAMICS OF RIVER-SEA TRANSPORT IN THE SALOUM ISLANDS, SENEGAL.**

### **Abstract**

Mobility is one of the defining features of the island populations living in the northern part of the Saloum Delta Biosphere Reserve. In recent years, environmental degradation has contributed to the intensification of women's mobility in this insular zone. The objective of this research is to analyze the mobility of Niominka women in relation to the development of fluvio-maritime transport in the islands of the Saloum, Senegal. The findings reveal that women are the primary users of weekly canoe transport services. The intensification of women's mobility stimulates the dynamism of canoe transport. This dynamism is manifested, on the one hand, through the reconversion of fishermen into transport operators or "couriers," and on the other hand, through an improvement in their income, which ranges from 50,000 FCFA to 150,000 FCFA (approximately €76.22 to €228.67). The increase in income is largely linked to the high costs of transporting goods. Strong mobility also enables island women to diversify their activities. They engage in the trade of vegetables and various household consumption products. The combination of these economic activities allows Niominka women to increase their income and secure their economic empowerment.

**Keywords:** Mobility, river-sea transport, Niominka, Saloum Delta, islands Gandoul, Fatick.

### **Introduction**

Les îles du Saloum sont éloignées de 150km de Dakar et se trouvent dans la région de Fatick au Sénégal. Elles se localisent dans la réserve de Biosphère du delta du Saloum, classée patrimoine mondial de l'Unesco en 2011. Les femmes *Niominkas* qui vivent dans la partie Nord du delta appelée *Gandoul* ont pour principale activité génératrice de revenus : l'exploitation des produits halieutiques et forestiers. En plus de leur rôle d'épouse, elles s'activent dans la production à travers le ramassage, la transformation des poissons frais en poissons séchés, fumés, salés, braisés. Elles s'activent aussi dans la commercialisation des produits transformés dans les marchés situés en terre ferme.

Ces dernières années, les dégradations environnementales liées à la sur-salure des sols, à la baisse de la pluviométrie, à l'érosion côtière ont impacté négativement leurs activités, entraînant une baisse des revenus de ces dernières. Face à ce contexte, les femmes *Niominkas* réagissent et intensifient leur mobilité vers la terre ferme en mobilisant les pirogues artisanales. La mobilité a fait l'objet de nombreux travaux dans les îles du Saloum (M Ly, 2006 ; T Dahou, 2008 ; M Fall, 2009 ; D Villeneuve, 2013 etc.). Ces travaux ont insisté sur les déterminants des migrations Niominkas, les itinéraires poursuivis et les

types de migration. Les travaux effectués dans la zone se sont penchés aussi sur les liens entre les changements environnementaux et l'état de dégradation des ressources forestières surtout des mangroves (E. B. Dièye et al, 2013, p12). Les conclusions montrent que la mangrove a fortement régressé au cours de ces dernières années, ce qui impacte directement les femmes, qui en dépendent, notamment pour l'exploitation des huîtres.

La migration notamment l'exode rural est aussi analysé par les chercheurs. Les travaux montrent que le phénomène touche principalement les femmes Niominkas. Celles-ci se dirigent vers les grandes villes comme Dakar, Mbour, Kaolack, où elles travaillent comme domestiques. Si au début cette forme de migration était saisonnière, aujourd'hui elle est permanente, à cause surtout de la crise halieutique qui touche plus les femmes (M. Fall, 2009, p.6).

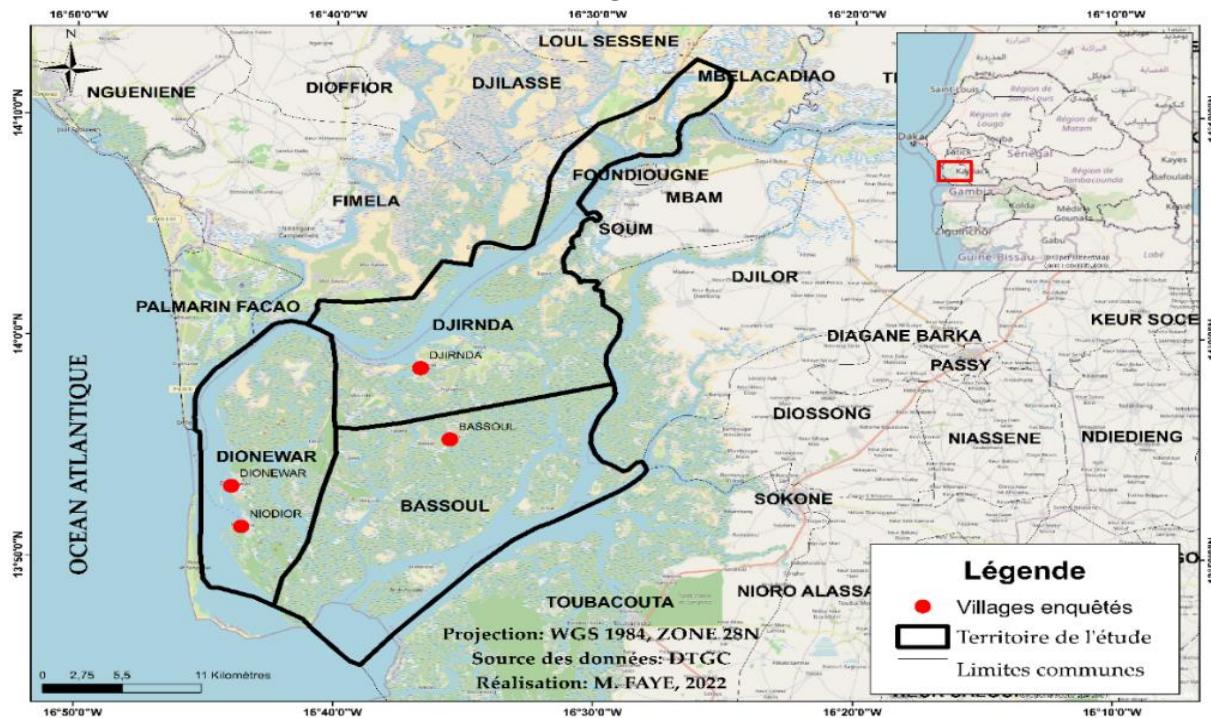
A l'échelle mondiale et Africaine les travaux insistent de plus en plus sur une féminisation de la migration. En 2020, selon Direction des Affaires Economiques et Sociales de l'Organisation des Nations Unies (ONU), les femmes représentaient 48,1 % du stock mondial de migrants et 47,1 % en Afrique. Au Sénégal, et dans les îles du Saloum, les mobilités quotidiennes des femmes sont faiblement documentées. Peu de travaux ont analysé les déplacements quotidiens ou hebdomadaires des femmes Niominkas qui s'effectuent par des pirogues des îles vers le continent et vice versa. Pourtant ces dernières années ces types de déplacements se sont intensifiés. Victimes des péjorations climatiques, et de l'isolement de la zone des réseaux d'échanges commerciaux, les femmes Niominkas font recours aux transports fluviomaritimes pour s'approvisionner en denrées alimentaires, commercialiser leurs produits locaux, et accéder à divers services nécessaires au bien-être des ménages. Ces types de déplacements faits par les femmes Niominkas des îles du Saloum au moyen des pirogues artisanales méritent d'être analysés eu égard aux retombées socioéconomiques et techniques qu'ils génèrent dans l'espace insulaire. D'où l'intérêt de mener une recherche scientifique approfondie autour du lien entre mobilité féminine et dynamisme du transport fluviomaritime dans les îles du Saloum. La question centrale qui structure cette recherche se présente comme suit : comment la mobilité des femmes Niominkas du delta du Saloum contribue-t-elle au dynamisme du transport fluviomaritime et à l'amélioration des conditions de vie de ces dernières ? L'objectif de la recherche consiste à analyser la mobilité des femmes Niominkas en lien avec le développement du transport fluviomaritime dans les îles du Saloum au Sénégal. Cet article part de l'hypothèse selon laquelle la mobilité des femmes Niominkas participe au dynamisme du transport piroguier d'une part, et d'autre part à l'amélioration de leurs conditions de vie.

## 1. Matériels et méthodes

### 1.1 Présentation du cadre d'étude

Les îles du Saloum se trouvent au nord de la réserve de biosphère du delta du Saloum dans la zone du Gandoul. Cette zone amphibia se trouve dans les estuaires du sine Saloum. Elles sont entourées par une vaste forêt de mangrove. Les populations Niominkas qui habitent dans la partie Nord vivent de pêche, pour les hommes et de transformations des produits halieutiques pour les femmes. La zone insulaire du Gandoul, malgré son isolement relatif, s'intègre de plus en plus dans les réseaux d'échanges par le biais de la mobilité, des migrations et des transports fluvio-maritimes. La carte ci-dessous présente la zone insulaire du Gandoul et les villages de l'enquête.

**Carte 1 : Carte de localisation des villages enquêtés dans les îles du Gandoul**



### 1.2 Collecte des données

Les données secondaires sont issues des travaux de thèses, des articles et des mémoires et ont permis de faire l'état des lieux de la mobilité féminine dans les îles du Gandoul. Les données primaires ont été collectées à travers des guides d'entretiens semi-directifs. Au total 50 guides d'entretiens sont administrés à différents acteurs, qui s'activent dans les déplacements en milieu insulaire. Il s'agit des femmes transformatrices, des piroguiers, des charretiers. Trente-cinq guides d'entretiens (35) ont été réalisés avec les femmes transformatrices de produits halieutiques et forestiers répartis dans 4 localités des trois communes de l'arrondissement de Niodior. (Cf. Tableau 1). Les guides d'entretiens ont

porté sur les déterminants et les contraintes de mobilité en milieu insulaire, sur les coûts du transport et sur les effets socio-économiques de la mobilité. Des entretiens ont été faits avec des piroguiers (10) et des charretiers (10), répartis dans les localités et selon la technique boule de neige. Ils ont porté sur les caractéristiques des usagers des transports fluvio-maritimes, sur la nature des flux de marchandises entrants et sortants, sur les coûts du transport et sur les destinations principales des usagers. Des entretiens en profondeur ont été réalisés avec les autorités coutumières des villages de Bassoul, Djirnda, Niodior et Dionewar. Les cibles sont les chefs de villages (04), les Imams (02), et les autorités locales à l'image des Maires de communes (02), des secrétaires communaux (02). Les entretiens ont porté sur leur perception de la mobilité en milieu insulaire, sur l'évolution des activités économiques dans la zone et sur la place des femmes dans la mobilité.

**Tableau 1 : Répartition des acteurs enquêtés dans 4 localités des îles du Gandoul**

Villages	Femmes transformatrices	Piroguiers	Charretiers	Total
Dionewar	13	03	02	18
Niodior	10	03	01	14
Djirnda	07	02	01	10
Bassoul	05	02	01	08
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>10</b>	<b>05</b>	<b>50</b>

*Source : Faye M., 2025.*

Le croisement des données de la littérature grise, et des entretiens avec les acteurs et les autorités locales a permis de disposer des données qualitatives et quantitatives susceptibles d'éclairer la problématique. Les données quantitatives sont traitées par les logiciels Kobo collect et Excel pour les graphiques et tableaux. Pour le traitement des données qualitatives, nous avons utilisé la méthode d'analyse de contenu avec une présentation sous forme de verbatim des propos les plus illustratifs de la thématique à analyser. Les informations qualitatives sont aussi exploitées sous forme d'encadrés et d'appel d'extraits à incorporer dans le texte. Le journal de terrain a permis de minimiser les biais, qui peuvent être notés lors des entretiens. La cartographie s'est faite avec le logiciel ARCGIS.

## **2. Résultats**

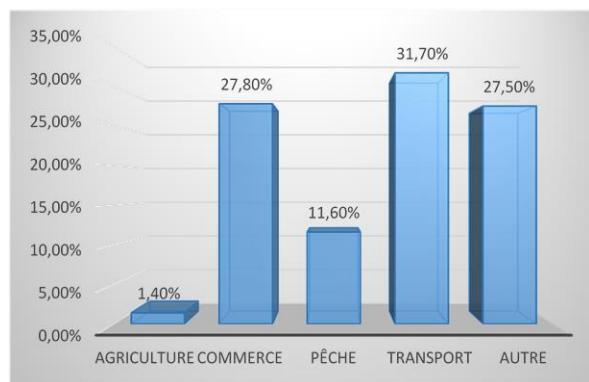
### **2.1 Mobilité des femmes insulaires du Gandoul et dynamique du transport fluviomaritime**

#### **2.1.1 Les activités principales des usagers du transport fluviomaritime dans les îles du Gandoul.**

Les acteurs qui s'activent autour de la mobilité fluviomaritime dans les zones insulaires du Saloum sont les transporteurs, les commerçants et les autres catégories

professionnelles dont le travail nécessite un déplacement. Tous ces acteurs entretiennent des relations directes car ils dépendent des pirogues. Les pirogues permettent aux différents acteurs d'intégrer les réseaux d'échanges notamment les marchés situés en terre ferme. Les résultats de cette recherche, indiquent que les acteurs interrogés avaient pour activité principale le transport 32% et le commerce 28%, les autres professions sont dominées par les femmes qui s'activent dans la cueillette et la transformation des produits halieutiques et forestiers 25%. La figure 1, montre l'activité principale des acteurs du transport fluvio-maritime.

**Figure 1 : Activité principale des acteurs du transport fluviomaritime**



*Source : Données de terrain, M. Faye, 2023.*

Dans les 4 localités de l'enquête, les dégradations environnementales expliquent certainement le recul des principales activités de subsistance des Niominkas. Avant les cycles de sécheresses intervenus dans le sahel au milieu des années 1970, les insulaires associaient l'agriculture à l'activité de pêche. Paul Pélassier, 1966 souligne que les Niominkas étaient des paysans-pêcheurs, avant de devenir pêcheurs spécialisés suite à leur insertion dans une économie halieutique mondialisée. Aujourd'hui les résultats de cette enquête montrent que les Niominkas ne se limitent plus seulement à la pêche, mais s'orientent de plus en plus vers le transport (piroguaier et charretier) et le commerce de divers produits.

#### *2.1.2 La forte demande de mobilité des femmes insulaires du Gandoul, un facteur du dynamisme du transport piroguier*

Les femmes Niominkas des îles du Gandoul, sont entrées dans un système économique influencé par la mondialisation économique. Elles ne se contentent plus seulement de la transformation et de la vente des produits halieutiques. Elles les associent actuellement au commerce de détail ou de légumes. Les femmes commercialisent leurs produits

transformés dans les marchés hebdomadaires, puis achètent des légumes, des céréales, et divers produits qu'elles revendent dans les villages. Par ce système économique circulaire, les femmes Niominkas représentent les principaux usagers des « courriers » qui desservent les marchés hebdomadaires de Foundiougne, Sokone, Gambie, Toubacouta, Djiffère, situés en terre ferme. Elles circulent dans ces marchés en mobilisant les pirogues spécialisées dans cette activité.

**Photo 1 : Femmes débarquant diverses marchandises au pont de Bassoul.**



*Crédit photo : M. Faye, Bassoul, 2023.*

L'image 1 montre les femmes de Bassoul en provenance de Djiffère débarquant leurs marchandises et bagages du courrier hebdomadaire de la ligne Bassoul- Djiffère. Les pirogues spécialisées dans cette forme de transport ont une capacité de charge, qui varie entre 06 à 17 tonnes (Entretien avec B. Ass, courrier Dionewar-Sokone, 2023).

Par leur capacité de charge, les pirogues hebdomadaires transportent des quantités importantes de marchandises dans les îles. Elles jouent un rôle incontournable dans l'approvisionnement des îles en céréales (mil, maïs, riz, sorgho etc.) en légumes et en produits divers. La nature des activités économiques dans laquelle se sont lancées les femmes des îles du Saloum, explique la forte demande de mobilité de ces dernières. La demande élevée de mobilité au-delà d'un simple déplacement contribue à la dynamique du transport fluviomaritime dans la zone insulaire du Gandoul. Elle se matérialise par la

diversification des localités desservies. Le tableau 2 indique, les caractéristiques principales des courriers hebdomadaires de la localité de Bassoul et de Djirnda.

**Tableau 2 : Courriers hebdomadaires de Bassoul et de Djirnda**

Courrier hebdomadaire	Lieux de destination	Jour de départ	Tarif usager en F (CFA)	Durée du trajet en Heure
Bassoul	Gambie	Mardi	5000F CFA	2H
Bassoul	Sokone	Mardi	1500F CFA	2H
Bassoul	Djiffère	Jeudi	1500F CFA	3H
Djirnda	Foundiougne	Lundi soir et jeudi	2000FCFA	03H

*Source : Données de terrain, Faye, 2023.*

Les piroguiers hebdomadaires de Bassoul desservent trois localités comme indiquées dans le tableau ci-dessus : Gambie, Sokone, Djiffère ; alors que ceux de Djirnda partent dans une seule localité : Foundiougne. Au moment des enquêtes, les femmes de Djirnda ne partaient pas encore à Sokone et en Gambie. Les Courriers hebdomadaires qui font le trajet Bassoul-Sokone sont actuellement au nombre de 05 personnes.

Dans les localités de Dionewar et de Niodior la demande de mobilité des femmes est plus élevée car les lignes desservies sont plus importantes. Les femmes se rendent dans les marchés de Foundiougne, de Gambie, de Sokone et récemment une nouvelle ligne est ouverte par les femmes Niominkas. Il s'agit de la ligne de Toubacouta. Au moment des enquêtes cette ligne n'était fréquentée que par les femmes de Niodior. Le tableau 3 permet de voir les différentes lignes fréquentées par les insulaires du Gandoul.

**Tableau 3 : Courriers hebdomadaires de Dionewar et Niodior.**

Courrier hebdomadaire	Lieu de destination	Jour de départ	Tarif usager en FCFA	Durée trajet en Heure
Dionewar	Foundiougne	Lundi matin	2000F	04 H
	Sokone	Mardi matin	1500F	04 H
	Gambie	Lundi ou Jeudi	5000F	03H
Niodior	Foundiougne	Lundi matin	2000F	04H 30mn
	Sokone	Lundi soir Mardi matin	1500F	03H 30mn
	Gambie	Lundi ou Jeudi	5000F	03H
	Toubacouta		2500F	

*Source : Données de terrain Faye, 2023*

Les pirogues quotidiennes et hebdomadaires artisanales représentent les principaux moyens de transport fluviomaritime dans les îles du Saloum. Elles jouent un rôle d'ouverture de l'espace insulaire Niominka, en assurant le transport des personnes et des

marchandises à différentes échelles : locale, nationale, sous-régionale voir internationale. Elles jouent également un rôle d'interconnexion entre les différents flux inégalement spatialisés. Si auparavant la desserte fluviomaritime dans les îles du Saloum était faible, actuellement elle est dense, les volumes des flux de plus en plus importants et diversifiés. Les destinations des pirogues sont aussi diversifiées.

### 2.1.3 *Les coûts élevés du transport de marchandises, un facteur d'amélioration des revenus des piroguiers des îles du Saloum*

Au-delà de la forte demande mobilité des femmes, les coûts élevés pour le transport des marchandises dans les îles du Gandoul, contribuent aussi au dynamisme du transport courrier hebdomadaire et quotidien. L'insularité liée à l'isolement des îles du Saloum des réseaux commerciaux en terre ferme, oblige les femmes à payer des prix élevés pour transporter leurs marchandises. Des tarifs sont fixés en fonction de la nature des marchandises et en fonction des étapes. Les tarifs payés à chaque étape sont indiqués dans le tableau 4.

**Tableau 4 : Tarifs du transport de marchandises dans les îles du Gandoul**

Nature marchandise	Tarif unitaire dans la pirogue	Tarif unitaire Pont	Tarif unitaire Charrette	TOTAL
1 Sac de 50kg (mil, riz, maïs, ripasse)	500FCFA	50FCFA	100FCFA	650FCFA
1 Sac de 25kg	250FCFA	25FCFA	50FCFA	325FCFA
1 sac de 100kg	1000FCFA	100FCFA	150FCFA	1250FCFA
1 bidon de 20L	200FCFA	25FCFA	50FCFA	275FCFA

*Source : Données de terrain, Faye, 2023.*

Les tarifs indiqués à travers le tableau 4, montrent que les coûts du transport de marchandises dans les îles du Gandoul sont élevés. Dans les trois étapes présentées, les coûts payés dans la pirogue dominent. La cherté du transport de marchandises dans la zone insulaire du Gandoul, représente une contrainte majeure pour les usagers des transports fluviomaritimes. Le transport d'un seul sac de 50kg de riz, à partir de la pirogue jusqu'à destination, revient à 650F CFA. Un bidon d'huile de 20L, revient à 275FCFA, alors qu'un sac de 100Kg revient à 1250F CFA. Pour les piroguiers, ces coûts élevés représentent une opportunité. Ils parviennent à améliorer leurs revenus. Dans la zone insulaire du Gandoul, le transport fluviomaritime piroguier est dynamique et attire beaucoup de jeunes pêcheurs qui se reconvertisse en transporteurs ou courriers. Les

coûts élevés des transports se répercutent sur les prix des marchandises dans l'espace insulaire du Gandoul.

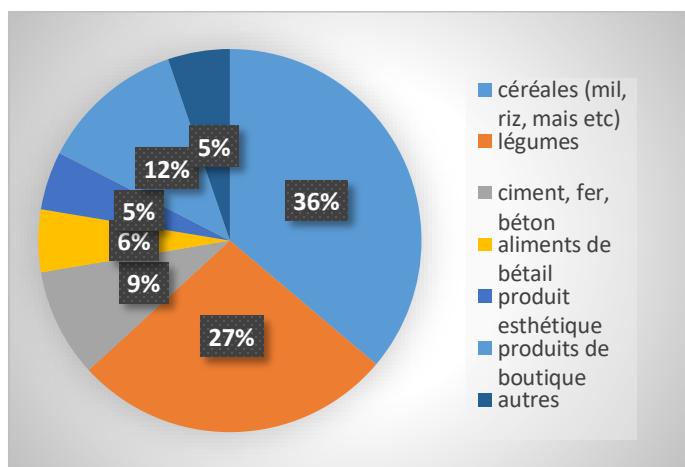
## 2.2 Mobilité et amélioration des conditions de vies des femmes dans l'espace insulaire du Gandoul

### 2.2.1 Mobilité des femmes Niominkas et diversification des activités économiques : le commerce de légumes et de produits divers

La forte mobilité des femmes Niominkas du delta du Saloum, dépasse le cadre d'un simple déplacement de populations vulnérables. Elle participe à la diversification des activités économiques des femmes, confrontées au recul de leurs activités traditionnelles de subsistance. Les femmes se sont lancées massivement dans le commerce de diverses marchandises et circulent entre les îles et les marchés en terre ferme. Les flux de marchandises entrant dans les îles, sont constitués principalement de produits alimentaires.

Dans cette recherche, les « produits alimentaires », représentent tous les produits destinés à la consommation des ménages. Pour cette enquête, ils correspondent principalement aux céréales (le riz, le mil, le maïs) et aux légumes. La figure 3 ci-dessous montre que les céréales représentent 36% des flux entrants, les légumes occupent la deuxième avec un taux de 27% des flux entrants de produits alimentaires.

**Figure 2 : Flux entrants de marchandises dans les îles du Saloum**



Source : Faye M., 2025.

Le croisement des enquêtes avec les témoignages montre une prédominance des produits alimentaires dans les flux entrants de marchandises dans les îles du Gandoul.

Les témoignages des insulaires convergent et font état d'une certaine dépendance alimentaire des Niominkas de la terre ferme. Le chef de village de Dionewar, à travers un

rappel historique a montré comment la situation a évolué, jusqu'à ce que les Niominkas des îles du Gandoul, se retrouve dans une situation de dépendance alimentaire vis-à-vis de l'extérieur :

*« Au début on cultivait beaucoup de riz et on remplissait les greniers, ce qui facilitait la mobilité des hommes qui pouvaient rester plusieurs mois en dehors du village, sans se soucier de leurs arrières. Mais maintenant, on ne cultive plus, on achète tous ce dont on a besoin pour se nourrir ». (Entretien avec M. L. Ndong, Dionewar, 2023).*

Le piroguier A. Ndong qui fait le trajet hebdomadaire Bassoul-Sokone va dans la même direction : « *les vivres et les légumes c'est ce qu'on rapporte le plus* ». Le piroguier qui fait le trajet Bassoul-Gambie, confirme les propos : « *nous ramenons du sucre, du riz, mil, huile etc.,* ». La dépendance alimentaire des Niominkas, est accentuée certainement par la crise agricole et halieutique, fruit des vulnérabilités environnementales de l'espace insulaire du Gandoul.

## *2.2.2 Le commerce de légumes : une activité rentable et contrôlée par les femmes dans les îles du Gandoul*

Les résultats de l'enquête de terrain révèlent un dynamisme du commerce de légumes dans les îles du Gandoul. Les flux de légumes entrants dans les îles représentent 26% du total des flux entrants de marchandises.

La vente des légumes est contrôlée particulièrement par les femmes Niominkas. Les hommes ne se sont pas encore lancés dans cette activité au moment des enquêtes. Les femmes Niominkas associent l'activité de transformation halieutique et forestière au commerce de légumes et de détail, diversifiant ainsi leurs activités économiques. Elles commercialisent leurs produits transformés dans les marchés hebdomadaires, puis achètent des légumes, des céréales, et divers produits qu'elles revendent dans les villages.

Le manque d'espaces cultivables, la texture des sols faites de vasières, la sur salinisation des terres impactent négativement le développement du maraîchage dans la zone insulaire du Gandoul. Dans les localités de l'enquête, il n'y a que quelques femmes insulaires de Niodior qui s'adonnent au maraîchage. La production maraîchère de ces femmes est insuffisante et ne permet pas de couvrir les besoins en légumes du village de Niodior *a fortiori* des autres villages.

Par ailleurs, de petits lopins de terres sont aménagés pour le maraîchage par certaines femmes dans les localités de Dionewar et de Bassoul. A Djirnda, nous n'avons pas noté de femmes qui s'activent dans le maraîchage.

Le deuxième élément qui explique l'importance des flux entrants de légumes est lié certainement à l'évolution des modes de vies dans les localités insulaires du Gandoul. Les habitudes alimentaires dans la zone insulaire du Gandoul se sont transformées aujourd'hui et se rapprochent de celles des localités urbaines.

Dans les ménages des îles, le plat dominant est le riz avec les condiments qui l'accompagnent. Il est utilisé aussi bien pour les déjeuners que pour les dîners dans la plupart des ménages de l'enquête. (Entretien avec L. Ndiaye, Dionewar, 2023). Le couscous longtemps considéré comme le plat des ruraux est presque devenu un luxe dans ces îles. Certaines femmes de Dionewar, de Bassoul et de Niodior font de la vente du couscous leur activité principale. La transformation des habitudes alimentaires se traduit par une augmentation de la demande en légumes pour la consommation des ménages. Le questionnaire indique que la plupart des femmes enquêtées ont une activité secondaire. Elles associent l'activité de transformation à la vente de légumes. La photo 2 est une illustration de la situation décrite. Cette femme de Falia, s'approvisionne en légumes à Joal et à Djiffère.

**Photo 2 : Étalage d'une vendeuse de légumes au marché de Falia**



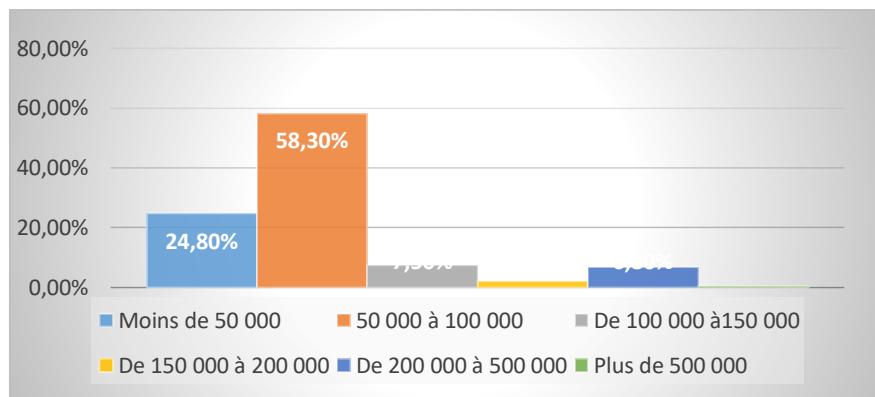
*Crédit photo : Faye, 2022, Falia.*

### *2.2.3 Mobilité des femmes et amélioration des revenus*

La mobilité des femmes Niominkas du delta du Saloum produit des effets positifs dans les conditions de vies de ces dernières. Elle a amélioré leurs revenus, malgré le recul des activités traditionnelles de cueillette et de transformation des produits halieutiques. Les enquêtes indiquent que 58 % des acteurs interrogés ont des revenus moyens mensuels qui varient entre 50000FCFA et 100000FCFA, alors que 25 % des acteurs ont des revenus inférieurs à 50000FCFA. Les acteurs ayant des revenus mensuels compris entre 100000FCFA et 150000FCFA représentent 7%. Ceux qui ont des revenus compris entre

200000FCFA et 500000FCFA font 6%. Les acteurs ayant des revenus compris entre 150000FCFA et 200000FCFA représentent un faible pourcentage de 2%.

**Figure 3 : Revenus mensuels des acteurs en FCFA.**



*Source : M. Faye, 2023.*

L'essentiel des acteurs ont des revenus qui varient de 50000FCFA à 150000FCFA soit un pourcentage de 66%. Alors ceux ayant un revenu compris entre 150000FCFA à 500000FCFA ne font que 09%. Les résultats montrent que les activités économiques dans lesquelles se sont lancées actuellement les insulaires Niominkas procurent des revenus assez importants.

Les femmes transformatrices, qui associent actuellement la commercialisation des produits halieutiques à la vente de légumes, indiquent avoir des revenus conséquents. L'une des premières femmes qui s'est lancée dans la vente des légumes, à Dionewar (Na Oumou) a indiqué que l'activité lui a permis de payer la scolarité de tous ses enfants, dont l'ainé qui est à l'université de Dakar. En outre elle assure intégralement les charges du ménage depuis le décès de son mari.

A Bassoul, l'entretien avec la dame (S. Diop) permet de voir les effets positifs de l'association des activités des femmes en milieu insulaire. Selon elle, l'activité de transformation et de commercialisation du poisson séché lui a permis de financer à deux reprises son pèlerinage à la Mecque. Elle lui a permis aussi de gérer son foyer correctement même après le décès de son mari.

Les autres acteurs comme les transporteurs notamment les piroguiers et les charretiers ont tous indiqué que leur revenu mensuel moyen tournait autour de 150000F CFA. Les revenus des transporteurs varient considérablement en fonction de l'affluence des usagers. Cette affluence dépend de la sur venue des événements sociaux (Tabaski, Korité, Gamou, retour des émigrés en hiver, luttes etc.). Pendant ces périodes de rush, les transporteurs gagnent des revenus supérieurs aux moyennes indiquées.

### 3. Discussion

La mobilité est une caractéristique particulière et presque commune chez les insulaires Niominkas du delta du Saloum. Elle associe plusieurs échelles et temporalités différentes, avec des motifs et des trajectoires différents. Les femmes Niominkas sont des acteurs clés de la mobilité dans la zone insulaire du Gandoul. Pourtant dans la plupart des travaux effectués dans les autres contextes africains, les femmes du fait des normes sociales, ne migraient pas et restaient dans les lieux pour s'occuper du ménage. (O. Kouyaté, 2021 p.15)

Dans le contexte des îles du Saloum, les femmes Niominkas accompagnaient leurs maris dans les lieux d'implantations saisonniers et s'occupaient des travaux domestiques. Elles les associaient souvent avec des activités de transformation et de commerce. Selon Paul Pélissier « *Les marins effectuent alors leur capture, en logeant loin de leur lieu de résidence avec leurs épouses, lesquelles s'occupent des tâches domestiques et mènent des activités de transformation du poisson ou de petit commerce* » (P Pélissier, 1966 p.410). Pendant cette période le transport au moyen de pirogues a facilité le commerce, car les insulaires échangeaient le poisson séché et le sel contre des productions de céréales ou d'huile de palme, tandis que les marchandises de contrebande sont revendues à partir des îles du Gandoul (P. Pélissier, 1966, p.412-419). Les femmes Niominkas ont participé à ce type commerce, si bien qu'elles ne sont pas les principaux acteurs qui contrôlent la filière.

Aujourd'hui, la transformation des produits halieutiques, principale activité contrôlée par les femmes Niominkas pâtit de la réduction drastique des prises (M. Fall, 2009, p. 5). Face à cette situation de raréfaction des ressources et de baisse des revenus, les femmes Niominkas mettent en place différentes stratégies pour améliorer leurs conditions de vie.

Les stratégies inventées par les femmes sont la migration vers les grandes villes littorales du pays, la mise en place de groupements de promotion féminine à travers les tontines. Les stratégies dégagées par Marie Fall opt, se sont consolidées et se sont diversifiées aujourd'hui. Les femmes Niominkas des îles du Gandoul, par leur capacité d'organisation et leur esprit d'entrepreneuriat sont parvenues à mettre en place, un magasin de stockage de produits alimentaires, et une banque locale dans le village de Dionewar. La banque dénommée *TEO PAX*<sup>2</sup>, accorde des prêts à ses membres qui souhaitent financer leur projet économique. La structure participe aussi à l'autonomisation des femmes de la localité. Elle emploie un personnel composé uniquement de femmes. Au-delà de ces stratégies

<sup>2</sup> TEO PAX : Signifie littéralement dans la langue locale « les bonnes femmes » par extension elle peut signifier les « femmes entrepreneantes »

organisationnelles, les femmes Niominkas se lancent dans une mobilité fluviomaritime intense aux moyens des pirogues pour diversifier leurs activités socioéconomiques. Elles commercialisent divers produits entre le continent et les îles à l'échelle locale, nationale et sous-régionale participant au dynamisme du transport insulaire et à une mise en relation des territoires. Pourtant les travaux effectués dans trois villes de l'Afrique subsaharienne par (L. Diaz Olvera et al., 2004), montrent que les femmes actives se déplacent plus mais souvent dans un périmètre limité et avec des moyens peu couteux.

Les résultats de cette recherche, indiquent que la mobilité des femmes Niominkas s'effectuent dans un périmètre plus large. Les femmes circulent dans les marchés de la sous-région en Gambie, en Guinée Bissau et dans les marchés situés en terre ferme au Sénégal en utilisant les pirogues artisanales. Malgré la circulation intense des femmes dans l'espace des contraintes existent et limitent la mobilité des femmes. Les contraintes les plus déterminantes qui ressortent de cette étude sont surtout techniques et économiques (la vétusté des infrastructures de transport, cherté du transport de marchandises). Les contraintes sociales ou institutionnelles sont rarement évoquées. Pourtant dans l'étude de O. Kouyaté (2021), les contraintes de mobilité les plus déterminantes identifiées par femmes commerçantes de Côte d'Ivoire, Mali, Burkina Faso, Ghana, Togo, Bénin et Nigéria sont surtout sociales, économiques et institutionnelles notamment (contrôles douaniers, insécurité, manque de reconnaissance de leur statut etc.).

Malgré les contraintes techniques et économiques, la mobilité des femmes Niominkas produit des effets socio-économiques et spatiaux liés entre autres au dynamisme du transport fluviomaritime, à l'amélioration des revenus des transporteurs et à la mise en relation de l'espace insulaire avec la terre ferme. Ces effets se rapprochent de ceux identifiés dans l'étude de (O. Kouyaté, 2021 opt). Selon l'auteur les femmes commerçantes qui sillonnent les marchés frontaliers de l'Afrique Subsaharienne, participent à une intégration des territoires, rapprochent les populations, et connectent les bassins de production aux zones de consommation. (O. Kouyaté, 2021, p. 195).

L'étude de Marie Fall, conduite dans l'espace insulaire du Gandoul souligne une forte implication des femmes dans les activités économiques. Le ramassage, la commercialisation des produits de mer, la transformation du poisson frais en poisson séché, salé et fumé, sont les activités de production dont les femmes ont l'exclusivité dans les villages Niominkas. (M. Fall, 2009 p.2). Les résultats de cette étude montrent une évolution des activités économiques contrôlées par les femmes. Même si elles ont le monopole des activités de production dans la zone insulaire du Gandoul, aujourd'hui elles y dépendantes de moins en moins. Les femmes les associent avec des activités

commerciales comme la vente de légumes, de couscous, de produits cosmétiques et de vaisselles.

L'association et la complémentarité des activités économiques dans la zone insulaire du Gandoul, participent à l'amélioration des revenus des femmes et des transporteurs, à la diversification de leurs activités, et à une autonomisation poussée des femmes Niominkas. Elles prennent plus de responsabilités et représentent des acteurs incontournables dans la construction du territoire insulaire des îles du Saloum en général et de celle du Gandoul en particulier. La prise de responsabilité des femmes dans les ménages, est confirmée par le dernier rapport de l'Enquête Harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (EHCVM II) au Sénégal. Le rapport montre que les taux de pauvreté dans les ménages dirigés par des femmes sont plus faibles (24,7%) que les ménages dirigés par des hommes (42,0%). Plusieurs facteurs peuvent être convoqués, mais l'implication des femmes dans des activités économiques informelles liées au commerce sont déterminantes.

Les résultats de notre étude, confirment la tendance observée à l'échelle nationale. Les femmes Niominkas diversifient leurs activités économiques en associant la transformation halieutique au commerce de légumes et de produits divers. Elles représentent aujourd'hui des acteurs incontournables dans l'amélioration des conditions de vies des ménages en zone insulaire. Elles font parties aussi des acteurs de développement local insulaire, car elles contribuent aux dynamiques économiques dans les îles du Gandoul.

## **Conclusion**

La mobilité des femmes des îles du Saloum constitue un levier essentiel du développement local, tant sur le plan économique que social. En dépit des contraintes géographiques et des moyens de transport précaires, les femmes Niominkas ont su s'approprier les réseaux de transport fluvio-maritime pour assurer leurs activités quotidiennes liées surtout au commerce de produits halieutiques transformés, de céréales et de légumes. La forte demande de mobilité des femmes participe au dynamisme du transport piroguier, qui se manifeste par une reconversion de certains pêcheurs en transporteurs courriers, et une amélioration des revenus de ces derniers. La mobilité des femmes Niominkas loin d'être un simple déplacement est une ressource utilisée par ces dernières pour diversifier leurs activités, améliorer leurs revenus et leurs conditions de vies. Par ses effets socioéconomiques positifs, la mobilité favorise l'autonomisation progressive des femmes du Gandoul et permet la mise en relation des territoires. Malgré son importance socioéconomique dans la vie des insulaires, la mobilité fait face à plusieurs difficultés comme les aléas climatiques, les coûts élevés du transport de

marchandises, la précarité des moyens de transport et l'absence d'implication des pouvoirs publics dans la gestion du transport fluviomaritime dans les zones insulaires du Saloum. Pour une consolidation des dynamiques en cours, il est important de lever toutes ces contraintes afin de permettre aux femmes de tirer pleinement profit de leur forte mobilité. Dans les îles du Saloum, penser la mobilité féminine, c'est penser un avenir plus équitable, plus résilient et plus connecté aux différentes opportunités multi scalaires.

### Références bibliographiques

Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD), 2024, *Enquête harmonisée sur les conditions de vie des ménages (EHCVM II) au Sénégal. Rapport final*. Dakar : ANSD, juillet 2024, 119 p

BENGA Ndiouga Adrien, 2006, De la transformation jusqu'à la commercialisation dans les marchés hebdomadaires : le cas des produits halieutiques dans les îles du Saloum. In Chaléard, Jean-Louis (éd.), *Nouveaux espaces, nouvelles centralités : échanges et réseaux en milieu rural sénégalais* IRD Éditions, Paris, p. 151-168.

DAHOU Tarik, 2008, L'“itinérance” des Seereer Niominkas. De l'international au local. In Diop, Momar-Coumba (éd.), *Le Sénégal des migrations*, Karthala, ONU-Habitat, CREPOS, Paris, p. 321-342.

DIAZ O, Lourdes., PLAT, Didier., POCHET, Pascal., 2004, Mobilités quotidiennes des femmes en Afrique subsaharienne. In S. Denefle (Ed.), *Femmes et villes* (pp. 135–153). Tours : Presses Universitaires François Rabelais.

DIÈYE El Hadji Balla, DIAW Amadou Tahirou, SANÉ Tidiane, NDOUR Ngor, 2013, Dynamique de la mangrove de l'estuaire du Saloum (Sénégal) entre 1972 et 2010. *Cybergeo: European Journal of Geography*, (629). <https://doi.org/10.4000/cybergeo.25671>

FALL Marie, 2009, « S'adapter à la dégradation de l'environnement dans le delta du Saloum : variabilité des stratégies chez les femmes Socés et Niominkas du Sénégal ». *VertigO – La revue électronique en sciences de l'environnement*, Volume 9, Numéro 2, p. 1-18. <https://journals.openedition.org/vertigo/8651>

FAYE Mamadou, 2025, Transport fluviomaritime et sécurité dans le littoral : cas des îles du Saloum, Sénégal. In *Transport et émergence de l'Afrique en 2063. Tome 2 : Transports maritime, fluvial et aérien* Édition-CAD. GTT3, Paris, p. 147-159.

KOUYATÉ Oumou, 2021, Migrations transfrontalières féminines en Afrique subsaharienne : cas des femmes commerçantes de Côte d'Ivoire, Mali, Burkina Faso, Ghana, Togo, Bénin et Nigeria. *Revue Akofena, Spécial Langues*, (7), Vol. 2, p.189–198.

Université Alassane Ouattara, Département d'anthropologie et de sociologie.  
[https://www.revue-akofena.com/wp-content/uploads/2023/10/Akofena-SpL-n°07\\_Vol2\\_livre\\_compressed.pdf](https://www.revue-akofena.com/wp-content/uploads/2023/10/Akofena-SpL-n°07_Vol2_livre_compressed.pdf)

PÉLISSIER Paul, 1966, *Les paysans du Sénégal : Les civilisations agraires du Cayor à la Casamance*, Saint-Yrieix (Haute-Vienne) : Imprimerie Fabrègue, 941 p.

SARR Mamadou, 2009, *Les effets de la dégradation des écosystèmes de mangroves dans la dynamique migratoire des populations des îles du Saloum : Cas des villages de Bassoul et de Niodior*. Mémoire de diplôme d'ingénieur des travaux d'aménagement du territoire et de la gestion urbaine, École Nationale d'Économie Appliquée, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 95 p.

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, 2020, *International Migrant Stock 2020*. New York: United Nations, 32 p.  
<https://www.un.org/development/desa/pd/content/international-migrant-stock>

VILLENEUVE David, 2010. *La gestion participative des ressources naturelles : une alternative à l'exode des jeunes du delta du Saloum (Sénégal)*. Mémoire de maîtrise (géographie), Université du Québec à Chicoutimi, 172 p.