

Les caractéristiques du secteur du transport urbain à Dakar

Rémy Tremblay*
El Hadji Mamadou Ndiaye**

Résumé

A Dakar, la mobilité des personnes des biens et des services est fortement entravée. Le problème de la mobilité découle de ce que les zones de résidence ne correspondent pas souvent aux lieux de travail et d'approvisionnement, entraînant chaque jour d'importants mouvements de population des zones résidentielles aux lieux centraux. La rapidité de la croissance urbaine La gestion de la mobilité et l'accès aux infrastructures routières en zone urbaine renforce les liens entre transport et urbanisation. Cet article présente le secteur du transport urbain à Dakar avec ses spécificités. Il présente la situation du secteur en prenant comme zone d'étude la région de Dakar. Il commence par une présentation de la croissance urbaine à Dakar, puis les caractéristiques du transport urbain dakarois, avant de présenter de la situation régionale en termes d'infrastructures et d'équipements, et se termine par une analyse des difficultés qui gangrènent le développement du secteur et les réponses institutionnelles.

Mots-clé: Transport urbain, infrastructures routières, Sénégal

* Chaire de recherches du Canada sur les villes du savoir, Têluq, Université du Québec à Montréal
100 Sherbrooke ouest, Montréal, QC, H2X 3P2 Canada, Tremblay.remy@teluq.ugam.ca

** Doctorant en géographie, Université Cheikh Anta Diop, Dakar, Sénégal, Guédiawaye, Quartier Kipp Coco
villa n° 612, Dakar, Sénégal, mamadou009@yahoo.fr

1. Introduction

Située à l'extrême Ouest du Sénégal et du continent africain, la région de Dakar est une presqu'île de 550 km², représentant ainsi seulement 0.28% de la superficie nationale. Elle est contiguë à L'Est par la région de Thiès et entourée par l'océan Atlantique sur ses limites Nord, Ouest et sud. Dakar est compris entre les méridiens 17°10 et 17°32 (longitude Ouest) et les parallèles 14°53 et 14°35 (latitude Nord). Dakar, mieux que toutes les autres villes du pays se développe à un rythme extraordinaire. Les conséquences de cet essor urbain considérable sont notables à tout point de vue. Il faut aussi noter que l'augmentation des besoins urbains s'accompagne normalement d'un accroissement des besoins en espaces publics. Certes ces derniers deviennent de plus en plus nombreux mais le problème de fond reste lié à la problématique de sa gestion, de son fonctionnement et la mise en place des infrastructures et d'équipements.

L'organisation de l'agglomération dakaroise est le résultat de politiques fondées sur la séparation des fonctions dans l'espace. A partir des années 50, des mutations spectaculaires ont été notées. A la suite des premières séries de déguerpissements est créée la ville de Pikine. Cette ville-champignon ou commune dortoir est devenue actuellement une grande ville qui compte autant d'habitants que la ville de Dakar. La ville de Rufisque, située à une trentaine de km² est reliée à celle de Dakar par la route nationale et connaît elle aussi un développement urbain considérable malgré toutes les contraintes liées à la nature du site.

Comme dans la plupart des grandes villes, le problème de la mobilité découle de ce que les zones de résidence ne correspondent pas aux lieux de travail et d'approvisionnement, entraînant chaque jour d'importants mouvements de population des zones résidentielles aux lieux centraux. Aucune ville ne peut fonctionner si ses habitants ne peuvent se déplacer pour jouir des opportunités et bénéficier des services qu'elle offre. La difficulté de se déplacer est maintenant considérée comme une dimension de la pauvreté. « La question du transport routier est particulièrement sensible à Dakar et représente un triple enjeu : économique du fait des surcoûts qu'il engendre, social par les difficultés de se déplacer et sanitaire par son incidence sur l'environnement. »¹ En effet, pour bon nombre de dakarois, le problème le plus épineux auquel ils sont confrontés constitue le transport. Ce secteur primordial, pour tout processus de développement, d'échanges, de mobilités pour les personnes et les biens, est aujourd'hui très entravé par des obstacles multiples qui

¹ Marchés tropicaux, septembre 2000, spéciale Dakar p 1751

freinent son essor. Les différentes politiques d'aménagement amorcées jusqu'à ce jour n'ont pas atteint les résultats escomptés.

C'est un article qui présente le secteur du transport urbain à Dakar. Il présente la situation du secteur en prenant comme zone d'étude la région de Dakar. Il commence par une présentation de la croissance urbaine à Dakar, puis les caractéristiques du transport urbain dakarois, avant de présenter de la situation régionale en termes d'infrastructures et d'équipements, et se termine par une analyse des difficultés qui gangrènent le développement du secteur et les réponses institutionnelles.

2. Les caractéristiques urbaines de Dakar

2.1. Contexte socio-économique

La région de Dakar ou encore la presqu'île du Cap Vert, occupe une position stratégique très intéressante sur les routes internationales de l'Atlantique méridionale et centrale et forme la partie du continent la plus rapprochée de l'Amérique. En effet, grâce à sa position géographique stratégique et son passé prestigieux, elle a bénéficié de l'implantation d'infrastructures ferroviaires, portuaires entre autres.

Sur le plan économique, Dakar fait fi de grand monopolisateur dans divers domaines. La région de Dakar fournit plus de 55 % du PIB national, les 2/3 des salariés du secteur « moderne » ; 80 % des emplois commerciaux et industriels. Le port de Dakar joue un rôle appréciable dans les transactions avec les autres pays car assure environ 80 % du commerce extérieur et presque la quasi-totalité des importations. On y retrouve également, 95% des emplois industrielles du pays, 97% des salariés du secteur du commerce et des transports, 96% des employés de banque, 46 % des agents de la fonction publique, et 87 % des emplois permanents.²

La croissance urbaine de Dakar reste aussi marquée par un taux de chômage élevé. Les populations les plus touchées par le chômage sont les jeunes³ avec un taux de 41 %. Jouant un rôle primordial au niveau du développement urbain, Dakar abrite les services, exploitations et implantations les plus stratégiques du pays. D'après les chiffres fournis par la chambre de commerce de Dakar dans le répertoire des entreprises du Sénégal de 1999, sur 1.105 entreprises déclarées pour l'ensemble du pays, Dakar abrite 991, ce qui représente environs 90%. D'après la DPS l'économie populaire a produit en 2002 à Dakar près de 509 milliards de

² PDU de Dakar, Horizon 2025, livre Blanc, P 5 (CAUS-BCEOM)

³ La population dakaroise est majoritairement jeune avec environs 65% du total, (DPS, 2004)

FCFA de valeur ajoutée. Sa contribution à l'économie nationale est estimée à 10,7% du PIB et 13,1% du PIB marchand non agricole. Le commerce avec 46,5% des unités de productions informelles, l'industrie 30,6%, les services 21,3% et la pêche 1,6% sont les quatre composantes les plus visibles de l'économie populaire.

2.2. Dakar : ville polycentrique

Dans la région de Dakar, on note une diffusion de centres. En effet beaucoup de sites peuvent être considérés de par les activités qui y sont développées comme centre de la ville de Dakar. L'intensité et l'importance des relations d'échanges, de gestion et de production en témoignent. L'essentielle de ces centres se regroupent dans le Plateau. De ce fait il rassemble tous les pôles de développement : économique, administratif, judiciaire, relationnel etc. On distingue ainsi les pôles suivants :

Le pôle judiciaire qui regroupe le tribunal de Dakar, la cour de cassation, le tribunal pour enfant de Dakar, le bloc des madeleines, le siège de la DIC et la prison centrale de Reubeuss.

Les pôles portuaire et ferroviaire qui sont situés côte à côte et qui ont une dimension internationale. Ils participent à la création de richesse constituant vu le nombre important d'activités qui s'y développent. Ce sont des lieux à forte concentration humaine.

Le pôle des affaires situé vers la Place de l'indépendance avec une centralisation de certains services tels les banques, agences de voyages, les sièges de grands organismes internationaux.

Le pôle hospitalier situé non loin du Building administratif se compose de deux grands hôpitaux : Principal et Le Dantec.

Le pôle administratif composé de services étatiques. Il regroupe le palais présidentiel, le Building administratif et d'autres services et ministères.

Le pôle commercial ne constitue pas un seul bloc situé dans un endroit unique. On peut même distinguer plusieurs pôles commerciaux à Dakar. Le plus grand est celui composé par le marché de Sandaga et ses excroissances. C'est une zone caractérisée par un important développement du secteur tertiaire. Il regroupe des milliers de travailleurs. La question de son déguerpissement suscite beaucoup de polémique car pour maints spécialistes c'est la principale source des problèmes de transport du centre ville.

Ces nombreuses fonctions de la ville de Dakar, contribuent à l'accroissement des mobilités en direction de la ville de Dakar.

2.3 Un maillage urbain régulier

On note un réseau routier composé de rues, boulevards et avenues. Les voies principales ont une largeur comprise entre 15 et 20 m. Tandis que les rues qui forment la trame ont une emprise de 10 mètres. D'après Papa Mademba Ndiaye⁴ : « Les grandes voies sont régulièrement entretenues par l'Etat par contre la signalisation horizontale (marquage des chaussées à la peinture routière) et verticale (panneaux de signalisation) ne fait pas l'objet d'entretien régulier ». Ces défaillances occasionnent parfois des conflits entre gardiens de la circulation et conducteurs car ces derniers ne respectent pas toujours les mesures de prudence prévues par la loi.

L'avenue Pompidou⁵ peut être considérée comme l'avenue principale du centre-ville. Sa longueur est d'environ 400 m, c'est un lieu caractérisé par des embouteillages très fréquents à cause de son étroitesse et de son fort taux de fréquentation. La non-fluidité de la circulation est accentuée par l'occupation de la route par les marchands ambulants et le stationnement des véhicules aux bords de la route. En parcourant l'avenue Pompidou, on retrouve des boutiques de prêt-à-porter, des cafés, des brasseries, des bijouteries, des fast-foods, des labos photos, des sièges (de banques, la poste, de presse, de pharmacies ...). C'est une rue très visitée.

L'avenue Lamine Guèye est caractérisée par des embouteillages fréquents et réguliers du matin au soir. Elle constitue un lieu très fréquenté par les commerçants, les passants, les automobilistes..., c'est pourquoi la pollution sonore y est notable. Comme l'avenue Pompidou on y retrouve des équipements de toutes natures et une activité tertiaire bourdonnante.

La place de l'indépendance, qui contrairement à l'avenue Pompidou est moins fréquentée. Tout au tour, on peut noter : des agences de voyage, des sièges d'établissements financiers, d'hôtel, le cinéma le Paris, la chambre de commerce et des métiers, des ministères, un grand parking.

L'avenue Albert Sarraut se trouve d'une part être dans la continuité de l'avenue Pompidou et d'autre part dans le prolongement de la Place de l'indépendance. Elle traverse les quartiers résidentiels du Plateau, le marché Kermel, et le bureau de la Grande Poste. De nombreuses agences de voyages y sont installées : Air France, Air Sénégal International, South African Airways. C'est une rue moins fréquentée que les autres.

La forte représentativité des activités administratives, politiques et

⁴ Agent de l'ADM ; extrait de l'entretien réalisé le 10 août 2005

⁵ Appelé autrefois William Ponty. Les deux noms sont toujours utilisés

économiques nécessite un besoin remarquable de déplacements, de transport, tous dirigés vers le Plateau.

Sa fonction de centre ville fait qu'elle polarise aujourd'hui une très forte population chaque jour du faits des équipements qui y sont localisés d'une part et des activités qui y sont développées d'autre part.

3. Les transports urbains Dakarais

Le transport urbain à Dakar est « un ensemble complexe de modes différents de transport, qui affiche une certaine complémentarité, mais dont l'équilibre est appelé à évoluer en fonction des objectifs de la politique mise en œuvre »⁶. Le plus souvent, dans les déplacements urbains, on utilise la voiture individuelle ou les transports en commun. Dans ces derniers on distingue les modes de transport publics et privés. Etant donné que la gare routière de Pétersen est utilisée par les véhicules issus du secteur privé, la partie réservée à l'étude des transports urbains, publics ne constituera qu'une brève présentation de la réalité.

3.1 Les transports urbains publics

Les transports publics sont caractérisés par une implication de l'Etat qui participe à sa gestion. De la RTS (Régie des transports du Sénégal) à la SOTRAC, on n'a assisté à une succession d'échecs qui aujourd'hui sont à la base de la création de la société de transport en commun appelée DDD (Dakar Dem Dikk) qui est actuellement en profonde mutation avec l'acquisition de nouveaux bus. Comme autre mode de transport public, il y'a le PTB qui constitue aussi un secteur avec d'énormes potentialités mais qui, malheureusement ne sont pas bien exploitées. Les conséquences de l'échec de ces services étatiques des transports publics urbains sont comblées par un important développement du secteur des transports privés, beaucoup de propriétaires ont investi dans ce secteur en émergence.

3.2. Les transports urbains privés

➤ **Les Ndiaga Ndiaye**

Ce sont des véhicules de type Mercedes avec une capacité de 30 à 42 places. Leur nom provient de celui qui en avait le plus grand nombre ; Ndiaga Ndiaye. Ce dernier possédait entre 250 et 300 cars. Actuellement, le flot total est estimé à environs 2500 à 3000 appartenant à quelques 1300 propriétaires. L'entreprise Mboup occupe le second rang avec un nombre total d'unités estimé à 200. D'après les études SYSTRA, le

⁶ CATRAM, 1999 Etude des conditions et modalités d'adaptation du nouveau cadre réglementaire des transports en commun ; pour le CETUD

nombre de passagers transportés par un car Ndiaga Ndiaye est estimé à 400 passagers par jours. Ils sont dominants à Pétersen avec un mode de gestion et de fonctionnement assez spécifique. Leur fréquence est tributaire de l'importance des clients et des événements. Deux logiques dominent : aux heures creuses, ils effectuent des liaisons directes coïncidant aux destinations normales ; aux heures de pointe ils sectionnent le trajet afin de multiplier leurs gains. Au départ de Pétersen les prix sont fixes et varient entre 100 et 200 francs CFA. Au sein de cet espace leur fonctionnement est régi par les lois de la gare appliquées par des syndicats de transporteurs.

➤ **Les cars rapides**

Ils sont arrivés au Sénégal depuis 1976. Ce sont véhicules fourgon de marque Renault SG2 qui servaient pour la manutention en Europe. Ils ont été transformés en véhicules à usage public avec l'installation de bancs. Le nombre de place varie entre 22 et 30. Ils sont reconnaissables à travers leur couleur Jaune Bleue. Leur nombre total est estimé à environs 4000 unités. Le prix d'achat d'un car rapide varie entre 2,5 à 4 millions de francs CFA et dépend de l'état du véhicule. A en croire, les études SYSTRA, le nombre journalier de passagers transportés est de 300 par car. Ils sont également présents dans la gare routière de Pétersen.

En effet, contrairement aux Ndiaga Ndiaye, les cars rapides n'ont ni heures fixes ni arrêts fixes. Le prix d'un trajet ne dépasse pas 100 F CFA et le plus souvent c'est la loi du marchandage qui prime.

Actuellement la question de leur renouvellement est au centre des débats. Car, très prochainement ils doivent être remplacés par des bus de marque Tata en provenance de Senbus Industrie de Thiès.

Les cars urbains : Ndiaga Ndiaye et Cars Rapides représentent 66,4% du trafic motorisé de voyageurs dans la région de Dakar. Ils sont interdits de circulation dans certaines parties du Plateau, et sont soumis aux mêmes lois et réglementations. En ce qui concerne les tarifications, elles sont fixées par décret sur proposition du ministère du commerce en accord avec les ministères chargés des transports terrestres et celui des finances en plus des syndicats des transporteurs. C'est le décret 2000-825 qui a fixé les tarifs en vigueur actuellement.

➤ **Les taxis urbains**

Les taxis urbains ou taxis compteurs sont reconnaissables par leur couleur jaune noir. Plusieurs sortes de véhicules sont utilisées sous forme de taxi. Leur institutionnalisation date de 1967 et leur nombre est estimé à environs 4000. Ils assurent 9,8% des déplacements dans la région de Dakar. Le prix de la desserte n'est pas préalablement fixé, le plus souvent

c'est la loi du marchandage qui domine car les compteurs ne sont plus utilisés soit parce qu'ils sont en panne, soit qu'ils n'arrangent ni le chauffeur ou le client. Dans la gare routière de Pétersen, il existe une aire de stationnement qui leur est réservée, mais leur nombre n'est pas très important car beaucoup parmi eux préfèrent rouler à la recherche de client. Comme les autres moyens de transport, il existe des arrêts qui sont réservés aux taxis dans la ville de Dakar.

➤ **Les taxis de banlieue et les taxis clandestins**

Les taxis de banlieue sont d'anciens taxis «clandos» qui ont été régularisés dans les années 80 et sont autorisés à effectuer des dessertes de la ville de Dakar vers la banlieue. Ils sont estimés à environ 2000 unités. Le nombre de place ne dépasse pas 5 personnes. Ils peuvent être collectifs ou individuels. Certains sont en couleur blanche et la plupart sont en mauvais état.

Les taxis clandestins sont des véhicules particuliers sans aucun signe distinctif. Ils opèrent en toute illégalité, sans autorisation et qui ne payent pas de taxes. Quelques fois se sont des véhicules à usage personnel ou familial qui servent de temps à autres de taxis pour augmenter les gains du propriétaire ou pour assurer la dépense quotidienne. Certains d'entre eux opèrent à partir d'arrêts créés de façon périodique ou profitent du débordement des lieux de stationnement pour discuter avec les clients. Leur nombre est difficile à estimer en raison de leur caractère aléatoire ou circonstanciel.

➤ **Les hippomobiles ou mode à traction animale**

Les calèches sont présentes, circulent dans les quartiers de Dakar, mais on constate que plus on se rapproche du centre ville plus leur nombre diminue. Ces calèches sont utilisées surtout pour le transport de marchandises et quelques rares fois de personnes. Leur itinéraire est le plus souvent les routes tertiaires, ils n'utilisent que très rarement les routes principales qui leurs sont interdites. Tout comme les gros porteurs, ils entrent parfois en conflits avec les autres acteurs du transport qui leur font souvent des reproches à causes de la lenteur des animaux de traction. A l'échelle de la région leur nombre est estimé à 6000 unités. Dans la gare routière de Pétersen on ne les retrouve pas.

➤ **Les gros porteurs**

On ne peut pas les compter car ils ne restent pas constamment sur le territoire communal. Ce sont pour la plupart des camions servant à l'acheminement de marchandises vers la capitale. Ils proviennent soit de l'intérieur du pays soit des pays limitrophes. Le problème réside du fait que ces gros porteurs non pas de lieux de stationnement fixes dans les marchés et les grosses artères de la capitale. Ceci cause très souvent des

heurts entre ces utilisateurs de la voirie. Pour Pape Thiaw⁷ : « Ces gros porteurs ne doivent plus entrer dans la région de Dakar, car ils ne font qu'augmenter les embouteillages et les accidents », ils obstruent la circulation. Dans la gare routière de Pétersen, ils ne sont pas bien représentés, on ne les retrouve que très rarement ou circonstanciellement dans les politiques d'organisation et de régulation des transports.

Les propriétaires de ces différents modes de transport sont multiples. Il s'agit :

- De propriétaires individuels ayant acheté leur véhicule pour tirer profit et assurer leur survie quotidien dans l'activité de transport. Leur nombre augmente de jour en jour car l'activité de transport génère d'importantes rentrées financières.
- De propriétaires individuels spécialisés dans le transport en commun avec de nombreux véhicules (cars appartenant à Ndiaga Ndiaye, Mbaye Mboup). Ces propriétaires se sont enrichis à la faveur des investissements importants réalisés pour la maîtrise des transports urbains libéralisés.
- De propriétaires organisés en GIE ou association (regroupement de chauffeurs). Leur nombre est aussi relativement important. A Pétersen les regroupement de chauffeurs possèdent des cars qu'ils exploitent quotidiennement, l'argent ainsi gagné sert à assurer les frais de fonctionnement de la structure.
- De sociétés spécialisées dans le transport (Al hasard, transport Guirane et fils etc.). de plus en plus des sociétés privées investissent le secteur du transport. Parmi les causes de cet engouement de sociétés privées pour le secteur du transport il faut noter entre autres : la forte demande de déplacements, mobilités dans le plateau de Dakar, l'insuffisance des véhicules de transport et les ressources générées par ce secteur.

4. Les infrastructures et les équipements de transport

L'essor du secteur des transports est tributaire de la qualité et l'importance ou non des infrastructures et équipements, qui constituent les leviers sur lesquels se fondent tout processus d'amélioration de mobilité urbaine. La circulation urbaine est très coûteuse en matière d'infrastructures et d'équipements mais aussi en termes d'espace occupé.

A Dakar, on note principalement deux types d'infrastructures de transport : la voirie et le chemin de fer qui sont parfois situés dans des milieux servant de lieux de stationnement, d'arrêt ou de transit.

⁷ Pape Thiaw est un chauffeur de taxi « clandestin » interrogé le 3.02.2005 à l'entrée de la gare routière de Pétersen

4.1 La voirie du Plateau est assez correcte mais sa longueur reste constante

Le réseau routier du Sénégal qui avait une longueur totale de 14.280 km en 1997, avec 4046 km de routes revêtues a depuis lors sensiblement augmenté. Le réseau est ainsi composé de :

Routes nationales (4064 km), de routes régionales (1297 km), de routes départementales (5095 km) et de routes urbaines (230 km).

La ville de Dakar est dotée d'un réseau de plus de 469 km de voies revêtues avec environ 37 axes qui convergent vers les communes d'arrondissement du Plateau et de la Médina. L'ensemble est constitué par : la voirie classée qui représente 27% soit 127 km, la voirie communale de plus de 342 km et des voies non aménagées ou en train d'être aménagées.

En somme, à Dakar, on retrouve un réseau routier composé de trois catégories : des routes primaires, des routes secondaires et un dernier groupe constitué par les autres catégories de routes d'importance moindre souvent dans un état défectueux.

Les routes primaires font partie pour la plupart de l'héritage colonial. Ce sont des voies assez grandes et en bon état. Elles sont bien entretenues et constituent des routes très fréquentées menant vers le Plateau de Dakar. Parmi ces routes : il y'a la route de Rufisque, la VDN (Voie de Dégagement Nord : de réalisation récente), les rocades de Malick Sy et Fann Bel Air.

Les routes secondaires sont nombreuses et se retrouvent partout dans la ville de Dakar, avec une densification notée au fur et à mesure que l'on se rapproche du centre ville. La plupart de ces routes sont en assez bon état mais le problème réside dans l'entretien et la réfection en cas de dégradation. Ces routes subissent de multiples dégradations liées à l'action anthropique et naturelles (pluie, vent, chaleur...). Parmi les autres facteurs de dégradation des routes on note les nombreux creux occasionnés par les travaux des entreprises de réseaux : SONES, SONATEL et SENELEC.

Les routes tertiaires sont constituées par de petites voies de quartiers, des pistes ou des chemins de sable, de pierre ou en latérite. Ce sont des voies difficilement praticables pendant l'hivernage. Dans le cadre du PAMU beaucoup de routes secondaires et tertiaires sont entrain d'être rénovées.

Le Plateau de Dakar constitue le point de convergence de la voirie principale qui se compose de 5 radiales d'orientation Nord-Sud et de 3 rocades de direction Ouest-Est. Les radiales sont : la route de la corniche

Ouest, la route de Ouakam qui se termine vers l'avenue Pasteur, le Boulevard du Général De Gaulle, l'autoroute qui se prolonge par l'avenue Gambetta, l'ancienne route de Rufisque qui semble prolonger le Boulevard de Centenaire de la commune de Dakar et l'Avenue Lamine Guèye.

Les rocares sont au nombre de trois et ont une direction Ouest-Est ; ce sont les avenues Bourguiba, Malick Sy et la rocade Fann Bel Air. Le constat est que la répartition de la voirie n'est pas homogène.

4.2. La desserte ferroviaire intérieure : une potentialité sous exploitée

Le chemin de fer constitue avec la voirie les deux principales infrastructures en matière de transport urbain de masse à Dakar. En 1987, a été mise en place une ligne ferroviaire pour le transport urbain avec l'utilisation du Petit Train Bleu (PTB). Le PTB constitue une desserte ferroviaire reliant la gare centrale de Dakar à la ville de Rufisque sur une distance d'une trentaine de km.

Le nombre de passagers transportés quotidiennement est estimé à 20.000 personnes. Il permet aussi l'acheminement de milliers de tonnes de marchandises vers la capitale du pays. Le nombre de déplacement complet (allers et retours) est d'environ 17 par jour en temps normal de fonctionnement.

Cependant d'après Godard X.⁸ « l'exploitation du Petit Train Bleu offre un service complet essentiellement aux heures de pointe, sans continuité complète dans la journée, ni le week-end ». La remise à niveau de cette desserte est à l'ordre du jour, tout en se heurtant à de sérieuses contraintes financières qui pourraient être levées, au moins partiellement, avec le projet d'autonomisation et de privatisation de l'exploitation du PTB, avec des financements prévus dans le PAMU. L'objectif avec le PTB est de faire en sorte qu'elle soit l'épine dorsale du transport urbain de masse à Dakar.

Les équipements de transport

La région de Dakar dispose d'équipements de toutes sortes ; la majorité des équipements administratifs, législatifs, scolaires, commerciaux, de transport...

En ce qui concerne les équipements de transport, Dakar détient une panoplie importante servant à recevoir les véhicules. Parmi ces équipements on note des gares routières aménagées, des gares non

⁸ Godard Xavier, (2000), Difficultés d'adaptation des approches du transport pour les villes en développement. Analyse critique d'études des bureaux internationaux à Dakar ; in les cahiers scientifiques du transport N°39

aménagées mais reconnues par la loi, des lieux de stationnement temporaires, des parkings, des arrêts pour les autobus, des gares ferroviaires ... Ils constituent des lieux de convergence des personnes des biens et des véhicules .

Le financement d'équipements de transport en Afrique subsaharienne avait abouti en 1997 à la création et à la réfection de nouvelles gares routières dans le Plateau de Dakar. C'est ainsi que la gare routière de Pétersen a été construite en 1998 pour accueillir les transports en commun à l'intérieur de la ville de Dakar. La gare routière de Lat Dior aussi a été réhabilitée pour servir de lieu de départ et d'arrivée des car urbains. Outre ces deux gares routières, il existe les gares routières de Pompier et de Colobane. Cette dernière, la plus célèbre représente un équipement recevant des centaines de véhicules par jour. Sa position, non loin de l'autoroute en fait un lieu de passage important pour les cars urbains. Colobane comme Pétersen jouent un rôle majeur dans les mouvements pendulaires. On n'y retrouve les mêmes lignes ou destinations que dans la gare routière de Pétersen. Les modes de fonctionnement régissant ces deux gares présentent de nombreuses similitudes.

En ce qui concerne la gare routière de Pompier, elle est plus utilisée pour les trajets inter régionaux. En effet, on y retrouve des véhicules spécialisés dans les longues distances mais aussi des cars urbains destinés à la desserte de la banlieue. Tout comme la gare routière de Colobane, elle est située non loin de l'autoroute, ce qui fait qu'elle participe aussi à l'encombrement de cette partie, c'est-à-dire l'entrée de l'autoroute. L'une des principales fonctions de la gare routière de Pétersen est de la décongestionner.

En ce qui concerne les équipements destinés à recevoir les passagers du PTB et des autres trains, on note l'existence de la Gare Centrale et celle de Colobane. Elles sont caractérisées par leur vétusté même si elles sont toujours fonctionnelles. Afin de mieux exploiter toutes les ressources et potentialités du secteur, il est important de les doter d'équipements modernes répondant aux attentes des clients.

Dans le cadre du PAMU des investissements importants ont été réalisés pour tenter de résorber les déficits en matière d'infrastructures et d'équipements routiers et ferroviaires. Bien que le Plateau dispose de multiples équipements de transport, le constat est que leur nombre est insuffisant par rapport au fort taux de fréquentation dont elle fait l'objet. On remarque également que les différents équipements existants sont utilisés de façon intense surtout pendant les heures de pointe. Certains

d'entre eux sont soit très vétustes soit trop exigus pour pouvoir satisfaire la demande. De même, la localisation de certains d'entre eux n'est pas toujours la plus appropriée d'où la nécessité de les relocaliser.

Certes, le secteur des transports fait l'objet d'un regain d'intérêt de la part des autorités (à travers d'importants programmes en cours d'exécution), mais la crise demeure et s'amplifie de plus en plus d'où la nécessité de réformer ce secteur.

5. Problèmes et perspectives

5.1 Une mobilité urbaine entravée

La principale difficulté de circulation en ville réside du fait de la faiblesse de la voirie, de son étroitesse mais aussi de son fort taux de fréquentation. Le nombre important de personnes transportées par les véhicules de transport en commun représente plus de 80 %⁹ des entrées dans le Plateau tandis qu'à l'intérieur du plateau les déplacements sont le plus souvent effectués par des véhicules particuliers.

La centralisation des activités au niveau du Plateau de Dakar et de ses environs constitue l'une des nombreuses causes des problèmes de transport. Tout d'abord, il sied de rappeler que c'est vers le Plateau que convergent les axes de communications et les véhicules du fait des multiples fonctions qu'il occupe. En outre, la configuration spatiale de la Presqu'île du Cap-vert ne permet pas des extensions vers le Sud actuellement saturé. La vétusté du parc automobile, la faiblesse de la réglementation des lieux de stationnement des gros porteurs, l'absence des mesures de régulation du trafic, la non-application de certaines mesures constituent autant de facteurs qui gangrènent le développement du secteur des transports

Jean Bastier et Dezert¹⁰ préconisent une meilleure amélioration des transports en commun et des mesures pour dissuader la circulation individuelle, avec la possibilité de garer les véhicules à la périphérie du centre et multiplication des voies piétonnes et des minibus dans ce même centre. Les résultats de l'enquête sur le comptage effectué avant la mise en place du PCP, montre qu'en 2001, le taux de saturation du plateau avoisine de 111% pour les sorties au Plateau et est estimé à plus de 121% pour les entrées au Plateau. La circulation et le stationnement dans le Plateau sont devenus de plus en plus difficiles. Pendant les jours surtout les voies sont très encombrées. La capacité du réseau routier, compte tenu

⁹ Source : Direction des Transports terrestres

¹⁰ Bastier J et Dezert B 1980, « l'espace urbain » p 151

de la configuration du Plateau et de du fait de l'accroissement continu du parc automobile de véhicule est arrivé à saturation.

Le nombre relativement important d'équipements structurant dans le Plateau suscite des déplacements quotidiens de plus en plus importants. Le nombre d'individus fréquentant quotidiennement le Plateau est estimé à environs 2 000 000 de personnes. Pour contenir et transporter ces flux importants, plusieurs difficultés se posent. Les déplacements d'individus sont combinés aux transfères de biens et de services.

La circulation devient ainsi difficile à maîtriser dans le secteur. Pour pallier la crise les autorités ont décidé de mieux organiser les transports avec l'instauration de mesures incitatives et dissuasives tendant à favoriser certains lieux ou directions par rapport à d'autres. Parmi ces mesures, il a été organisé un système de circulation à sens unique pour mieux assurer une fluidité du transport dans certaines rues et avenues. Le transport peut être considéré comme l'une des branches de l'économie qui a la proportion la plus importante d'unités informelles. Ceci s'explique sans doute par l'exode rural qui favorise le développement de l'activité informelle du transport.

Le constat est que les populations dépensent beaucoup d'argent pour leur transport quoique les distances parcourues ne soient pas grandes. « Si on prend en compte la dimension économique, on observe que les populations urbaines se déplacent, et leurs dépenses montrent l'importance du secteur du transport : 10 à 15% du budget d'un ménage voire 20% pour les catégories les plus défavorisées. » En termes de génération d'emploi, on estime le nombre d'employés issus du secteur du transport à environ 200.000 dans la région de Dakar. Dans une région où la population augmente sans cesse et à un rythme exponentiel, l'accroissement des besoins en mobilité est remarquable.

D'après Max Derruau, 2000 : « les déplacements se font quatre fois par jour si la journée est coupée en deux par le repas de midi ; mais la journée continue l'emporte le plus souvent. » Le constat est que la plupart des dakarois font la journée continue d'où une moyenne d'au moins deux déplacements par jour. Cependant, cet accroissement des déplacements ne se fait pas de façon proportionnelle à celle de l'augmentation de la disponibilité en matière de transport. Selon une étude réalisée en septembre 1998, on dénombre 4.300.000 déplacements quotidiens à Dakar. Les déplacements motorisés représentent 56% soit 2.400.000 déplacements quotidiens. Parmi ces derniers, 80% utilisent un moyen de transport public, ce qui représente un nombre de 2.000.000 de déplacements par jour.

5.2 Perspectives institutionnelles

5.2.1 *Le Cetud¹¹ et son rôle dans la gestion des transports urbains*

Le gouvernement du Sénégal, avec l'appui de ses partenaires au développement, après l'échec de plusieurs tentatives de redynamisation du secteur des transports urbains, a mis en place un cadre institutionnel pour tenter de juguler la crise. Cette structure joue désormais le rôle de coordinateur et de régulateur des diverses activités du secteur et permet d'apporter un remède face à la dispersion des compétences du secteur.

« Le CETUD, agissant au nom de l'Etat, des Collectivités locales de la région de Dakar et du secteur privé, est devenu le « laboratoire » des transports urbains dans une démarche de concertation et de partenariat ». Ses missions sont : la régulation du transport public urbain, l'aide à la gestion du trafic, l'appui à la sécurité routière et l'apport d'expertise aux collectivités locales.

Le CETUD a été choisi comme maître d'ouvrage dans le cadre de PAMU. Ce nouveau programme, initié par l'Etat du Sénégal, la Banque Mondiale à travers l'AID et l'Agence Française pour le Développement, s'étale sur une période de 7 ans entre 2000 et 2007. Le coût total du projet est estimé à environs 90 milliards de francs CFA répartis en deux phases de 4 et 3 ans.

Dans ces composantes ferroviaires et routières, les travaux d'infrastructures de la mobilité urbaine pour la région de Dakar couvrent les villes de Dakar, Pikine, Guédiawaye, Rufisque et Bargny. Les actions prévues sont la construction de voirie pour le désenclavement de certains quartiers, l'aménagement de carrefours pour l'amélioration de la fluidité du trafic et de la sécurité routière, l'élimination des points noirs (nœuds avec des embouteillages constants) de la circulation urbaine, la constructions d'échangeurs, la réalisation de gares et de parkings, la modernisation et le développement du chemin de fer de banlieue.

5.3 *Le PAMU et ses réalisations*

Le Programme d'aménagement de la Mobilité Urbaine (PAMU), initié par l'Etat du Sénégal, la Banque Mondiale à travers l'AID et l'Agence Française pour le Développement, s'étale sur une période de 7 ans entre 2000 et 2007. Le coût total du projet est estimé à environs 90 milliards de francs CFA répartis en deux phases de 4 et 3 ans. De cette somme on note que :

¹¹ Conseil Exécutif des Transports Urbains

- 25,28 milliards sont consacrés à la réalisation d'infrastructures routières¹², à l'amélioration de la sécurité routière et à la fluidité du trafic.
- 11,85 milliards pour la réhabilitation et le développement du chemin de fer de banlieue.
- 28,3 milliards à l'appui et au développement du « leasing » c'est à dire un système de financement adapté pour le renouvellement prochain du parc des cars urbains.
- 5,3 milliards à l'amélioration de la qualité de l'air en milieu ambiant urbain (création d'un centre de contrôle technique et mise en place d'un observatoire de la qualité de l'air).
- 3,7 milliards pour l'appui et le renforcement institutionnel

Dans ces composantes ferroviaires et routières, les travaux d'infrastructures de la mobilité urbaine pour la région de Dakar couvrent les villes de Dakar, Pikine, Guédiawaye, Rufisque et Bargny. Les actions prévues sont la construction de voirie pour le désenclavement de certains quartiers, l'aménagement de carrefours pour l'amélioration de la fluidité du trafic et de la sécurité routière, l'élimination des points noirs (ou nœuds avec des embouteillages constants) de la circulation urbaine, la constructions d'échangeurs (les deux lieux sont : Malick Sy et Cynros ; les travaux sont en cours), la réalisation de gares (Pétersen et Lat-dior) et de parkings, la modernisation et le développement du chemin de fer de banlieue.

Le programme a permis la confection d'un programme de professionnalisation des opérateurs exploitants de cars rapides et la réalisation d'infrastructures et d'équipements : gare de Pétersen, gares de Lat Dior, Daroukhane, Rufisque, Parcelles Assainies. Des programmes ont été réalisés pour former 6 000 conducteurs professionnels ainsi qu'une campagne de sensibilisation du grand public sur les risques d'accident.

En ce qui concerne la société de transport en commun DDD, c'est une bouffée d'oxygène qui s'annonce pour les dakarois. En effet, c'est au début du mois d'avril 2005 que la société a réceptionné 350 nouveaux bus de marque Tata en provenance de L'Inde.

De même, il est prévu, dans le cadre du PAMU, d'acheter 500 bus à la société Senbus Industrie de Thiès. Ces bus ont été financés à hauteur de 29 milliards de francs CFA par la BM, qui essaie d'expérimenter un

¹² Parmi ces infrastructures routières il y a : l'aménagement de carrefours, l'aménagement de trottoirs, la construction et la réhabilitation de la voirie urbaine, la mise en place de ralentisseurs respectant les normes

dispositif de ce type avec comme objectif central le renouvellement du parc des « cars rapides ».

Pour le directeur général de la société Senbus¹³ : « la réponse aux problèmes de transport ne s'arrête pas au renouvellement du parc automobile », car le transport constitue un système très complexe avec de multiples facettes.

Le but visé par la BM demeure l'amélioration des conditions de mobilité à Dakar et vise essentiellement l'allègement du compte d'exploitation des transporteurs de tous les éléments de coût qui n'ont pas de relation directe avec l'exploitation.

Il est aussi prévu le développement de la navigation fluviale par la création d'une ligne qui relierait Rufisque, Bargny au Port de Dakar. Sur ce plan, des études de faisabilité sont en cours pour voir dans quelle mesure celle-ci peut être mise en œuvre. Développer ce type de déplacements éviterait aux habitants de ces localités des pertes de temps. En ce qui concerne les gros porteurs, beaucoup de spécialistes suggèrent leur stationnement au croisement de Diamniadio.

A ce jour beaucoup de projets sont en cours de réalisation ou sont complètement achevés. Les solutions préconisées sont nombreuses mais n'ont pas encore donné les résultats escomptés. La question qu'on se pose est : comment faire pour mieux gérer ces nouvelles acquisitions en matière de transport.

6. Conclusion

Le transport est très important et occupe une place de choix dans les activités économiques à Dakar. Cette importance du transport tient à celle des activités économiques essentiellement orientées vers Dakar et sa région. En effet, d'importants déplacements, tant pour les personnes que pour les marchandises, sont notés entre l'intérieur du pays et Dakar. Il s'y ajoute la forte concentration des activités dans le quartier de Dakar-plateau qui crée d'importants besoins en déplacements des populations situées dans les départements de Pikine, Guédiawaye, Rufisque, etc.

En tout état de cause, le transport constitue une activité très rentable dans cette région eu égard à l'importance des flux commerciaux et des déplacements des personnes. Toutefois, il connaît des problèmes liés, à la vétusté du parc automobile, au mauvais état des routes, à l'étroitesse du territoire national, etc. les problèmes de transport se conjuguent aux contraintes urbanistiques pour constituer un nœud

¹³ M Biram Fall DG de Senbus Industrie cité par Pierre Diam dans le journal de l'économie du 11 avril 5 « Transport urbain : le renouvellement du parc prend forme »

difficile à démanteler.

Il existe des problèmes réels de mobilité dans la région de Dakar, du fait de localisation de la plupart des infrastructures sont au centre ville. Une importante partie de la population est obligée de se déplacer quotidiennement pour aller travailler ou pour aller s'éduquer, se soigner, ou s'approvisionner. A cela s'ajoute un parc automobile vétuste et des encombrements résultant de l'état des infrastructures routières.

De nos jours, avec le programme de renouvellement du parc et la construction de nouvelles infrastructures routières à Dakar, un essor meilleur, n'est-il pas espérable pour ce secteur ?

Références

- BASTIER Bastier J et Dezert B (1980), « l'espace urbain » p 151, Masson, Paris.
- CATRAM, (1999) Etude des conditions et modalités d'adaptation du nouveau cadre réglementaire des transports en commun, Rapport pour le CETUD
- Conseil économique et social (2001), SES Situation Economique et Sociale du Sénégal.
- Direction de la Prévision et de la Statistique (DPS), (janvier 2004), projections de population du Sénégal issues du recensement de 2002,
- Direction de la Prévision et de la Statistique (2000) TBSS Tableau de Bord de la Situation Sociale au Sénégal
- GODARD Xavier, (2000), Difficultés d'adaptation des approches du transport pour les villes en développement. Analyse critique d'études des bureaux internationaux à Dakar in *les cahiers scientifiques du transport N°39*
- Journal de l'économie du 11 avril 2005 « Transport urbain : le renouvellement du parc prend forme »
- KASPAR Wyss, Mamadou Ndiaye, Ndiékhon et Pierre Jacolin ; (2000) ; *Villes en sursis au Sahel*, Harmattan ; Institut tropical Suisse et Enda Graf Sahel ; 280p
- Ministère de l'équipement et des transports terrestres (1998) Lettre du sous secteur des transports urbains au Sénégal, 17 p
- NDIAYE El Hadji Mamadou, (2006), Gestion urbaine et espaces publics : enjeux et conflits d'intérêts dans la gare routière Pétersen de Dakar, mémoire de DEA UCAD, 84 p en partenariat avec Enda Graf et l'EPFL en Suisse

République du Sénégal, CETUD, (avril 2001), ‘bilan et perspectives du conseil exécutif des transports urbains de Dakar’, 11^{ème} réunion du comité d’orientation, SSATP – Mobilité urbaine, Accra, Ghana,

République du Sénégal, ministères des transports terrestres, cellules de coordination du programme sectoriel des transports, deuxième programme sectoriel des transports (PST II), Juillet 1988, sous la coordination de El Hadji Ibrahima Fall

Wal fadjri du 03.12.2004 « Mobilité urbaine : Les occupants de la voie publique seront déguerpis » auteur : Yate Nara Ndoye (stagiaire)