

REPUBLIQUE DU SENEGAL



UN PEUPLE-UN BUT-UNE FOI

**MINISTERE DE LA JEUNESSE DE LA FORMATION
PROFESSIONNELLE ET DE L'EMPLOI**

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS



Rue 3, Prolongée Boulevard de l'Est Point E Dakar
BP : 21354 Dakar Sénégal www.Supdeco.sn

THEME

Analyse du système de transport urbain à Dakar :
Cas de Dakar Dem Dikk

Mémoire de fin d'études

Pour l'obtention du Diplôme de Master1

En transport et logistique

Présenté par

Cheikh Ahmed Tidjane Dieng

Sous la direction de

Mr. Alassane Sy

Chef du département Recherche
Appliquée de l'IST

Année académique 2011-2012

DEDICACES

Je dédie ce mémoire à :

Mes parents

Mon frère

Mes deux sœurs

Ce travail est le vôtre.

Remerciements :

Ce travail a pu voir le jour grâce à l'apport et à l'appui de plusieurs personnes dont je tiens à remercier vivement :

- ❖ Monsieur Alassane Sy Chef de département Recherche Appliquée de l'IST qui n'a ménagé aucun effort de m'encadrer
- ❖ Monsieur Amadou Moustapha Fall Conseiller du Directeur Général
- ❖ Monsieur Abdoulaye DIALLO chef de bureau étude et analyse qui m'a vraiment aidé en ce qui concerne les informations internes de l'entreprise

SIGLES ET ABREVIATIONS

CETUD : Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar

DDD : Dakar Dem Dikk

AFTU : Association pour le Financement du Transport Urbain

PDUD : Plan de Déplacement urbain pour l'agglomération de Dakar

PIB : Produit Intérieur Brut

DPS : Direction de la prévision et de la statistique

SOTRAC : Société de Transport du Cap – Vert

GIE : Groupement d'intérêt Economique

PTB : Petit Train de Banlieue

VDN : Voie de Dégagement Nord

VP : Voiture Particulière

TU : Taxi Urbain

FDTU : Fond de Développement des Transports Urbains

Résumé

L'IST du groupe SUPDECO de Dakar, à travers ses programmes conçus spécialement pour former des professionnels de transport capable d'assurer efficacement des responsabilités en entreprise, est une réponse au défi des sociétés de transport qui doivent nécessairement se doter de spécialistes aptes à s'adapter rapidement. Ainsi pour confronter les futurs cadres de la réalité des faits, ils sont amenés à séjourner en entreprise.

C'est en conformité à cette exigence que je rédige le présent Mémoire sur le thème :
« Analyse du système de transport urbain à Dakar : cas de Dakar Dem Dikk .»

En effet, il s'agit d'apporter une solution à tous ces maux dont souffre le système de transport urbain au Sénégal plus particulièrement dans l'agglomération dakaroise. Nous ambitionnons modestement de contribuer à une réorganisation et à une amélioration des déplacements des populations.

Ainsi pour bien mener notre étude, nous allons dans un premier temps camper le cadre théorique et méthodologique, de notre domaine de recherche, ensuite nous allons présenter l'entreprise Dakar Dem Dikk en deuxième partie puis nous nous attacherons à analyser les causes d'amélioration du système de transport urbain à Dakar particulièrement celui de Dakar Dem Dikk. Enfin, nous évoquerons les moyens susceptibles d'améliorer efficacement le secteur de transport urbain à Dakar et préconiser des solutions à long terme pour une meilleure compétitivité.

Des photos de bus de Dakar Dem Dikk seront en annexes.

En somme, ce sont ces idées que nous allons développer dans les pages suivantes dans ce modeste Mémoire.

SOMMAIRE

INTRODUCTION 1

PREMIERE PARTIE : Cadre théorique et méthodologique

Chapitre I : Cadre théorique 4

Chapitre II : Cadre Méthodologique 10

DEUXIEME PARTIE : Présentation de l'entreprise

Chapitre III Identification de Dakar Dem Dikk..... 13

Chapitre IV Structuration de Dakar Dem Dikk 16

TROISIEME PARTIE : Cadre Analytique

Chapitre V : Diagnostique du système de transport 20

Chapitre VI Recommandations et Perspectives 39

CONCLUSION49-51

WEBOGRAPHIE ET SOURCES52

ANNEXES Bus Volvo.....I

ANNEXES II Bus Tata.....II

ANNEXES III Bus Sunlong.....III

TABLE DES MATIERES53

Introduction

Secteur autrefois négligé, le transport intéresse de plus en plus l'attention des pouvoirs publics africains, des analystes économiques et des bailleurs de fonds internationaux de nos jours. En effet c'est un moyen essentiel de croissance, de lutte contre la pauvreté et de développement humain durable.

Dés lors le transport demeure indispensable face aux multiples déplacements dans les zones urbaines. C'est dans cette perspective que l'organisation des transports urbains apparaît comme une nécessité surtout lorsqu'elle prend le sens d'assurer toutes les fonctions d'échange dans l'espace urbain, étant donné que les transports collectifs jouent un rôle capital dans le processus de développement d'un pays.

Ainsi il devient indispensable d'avoir un système de transport urbain performant face à la forte demande dans la ville de Dakar. Conscient de ce phénomène qui découle en partie de l'évolution sans cesse de la demande de transport à Dakar, les autorités étatiques ont jugé nécessaire la mise en place d'une société de transport dénommée « Dakar DemDikk ». Par ailleurs il existait d'autres sociétés de transport urbain à Dakar avant Dakar DemDikk. Il y a d'abord :

- le Garage de Gouvernement Général (GGG)
- puis la Régie des Transports du Mali (RTM)
- enfin la Régie des Transports du Cap Vert (SOTRAC) en 1972

C'est ainsi que DDD a été créée le 27 Décembre 2001 en remplacement de la SOTRAC confrontée à des difficultés.

En effet, l'objectif de ces entreprises était de satisfaire les besoins des populations en transport afin de mieux faire face à l'urbanisation galopante de la ville de Dakar qui conditionne l'augmentation des usagers.

C'est dans cet ordre d'idées qu'il serait intéressant de faire une profonde étude de Dakar DemDikk pour déceler les problèmes que confrontent la société et préconiser des solutions pour une meilleure gestion de l'entreprise

Ainsi pour bien mener notre étude, nous verrons dans un premier temps le cadre théorique et méthodologique, ensuite nous nous attacherons à analyser les causes d'amélioration du système de transport urbain à Dakar particulièrement celui de Dakar DemDikk. Enfin, nous allons préconiser des solutions à long terme pour une meilleure compétitivité.

Premiere partie

CADRE THEORIQUE ET
METHODOLOGIQUE

CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE

I-1 PROBLEMATIQUE

Le transport urbain doit satisfaire la demande malgré la forte croissance de la ville de Dakar. En effet la région de Dakar compte environ 3 millions d'habitants. Ainsi il devient difficile de pouvoir satisfaire tous les déplacements. Nous pouvons citer parmi les contraintes :

- Dakar est une région trop étroite donc les congestions sont récurrents, aussi les infrastructures ne sont pas aux normes.
- Les motifs de déplacements peuvent être de diverses sortes

I-2 Questions de recherche

Pour apporter des améliorations dans le service de transport notamment à DDD, nous devons nous poser les questions suivantes :

- La gestion actuelle de DDD répond-elle aux exigences des usagers ?
- Comment DDD peut améliorer la sécurité et la régularité dans le service de transport urbain?

I-3 Objectif de recherche

Dans le cadre de notre étude, nous nous sommes fixés des objectifs généraux et des objectifs spécifiques. Notre étude nous a permis d'apporter une solution à tous ces maux dont souffre le système du transport urbain au Sénégal plus particulièrement dans l'agglomération Dakaroise.

Aussi nous contribuerons à une réorganisation et une amélioration des déplacements des populations, un meilleur choix ne serait de parler sur DDD qui est de loin, sinon la seule société de transport urbain de voyageurs plus ou moins bien organisée et qui a un rôle très important à jouer dans la structuration de la région de Dakar.

Nous allons voir dans les lignes qui vont suivre comment améliorer le service de transport à Dakar, ensuite montrer l'importance des transports urbains dans un pays, enfin montrer comment le transport peut apporter un surplus dans l'économie d'un pays

I-4 Indicateurs de recherche

Pour mieux mener notre étude nous avons choisi une série d'indicateurs :

- La longueur du réseau
- Le nombre d'arrêts
- Le tarif par section
- La capacité des bus
- Les types de déplacements
- Les horaires de service

I-5 Hypothèses de recherche

Afin de pouvoir apporter une lumière sur les questions soulevées dans la problématique, nous avons émis les hypothèses suivantes, qui constituent le point de départ de notre travail :

- H1 : Nous pouvons noter que les problèmes que rencontrent Dakar Dem Dikk sont dans la majeure partie du au manque de matériels c'est-à-dire à la vétusté du parc.
- H2 : Ensuite ce qui concerne les retards dans les arrêts, ils sont souvent liés à la congestion et aux problèmes d'infrastructures
- H3 : Enfin les enseignements qu'on peut tirer de tous ces maux dont souffrent Dakar Dem Dikk sont d'ordre logistique

I-6 DEFINITION DES CONCEPTS

- Le mot **système** dérive du grec « systema » qui signifie « ensemble organisé »
- Selon Bertalanffy un système est un « complexe d'éléments en interaction. »

- Joël De Rosnay va plus loin et définit le système comme « un ensemble d'éléments en interaction dynamique, organisés en fonction d'un but »

- Enfin un **système** est un ensemble de composants en interaction concourant à un même objectif, qui est de remplir une fonction socio-économique importante ; c'est-à-dire la mobilité des personnes et des biens de la meilleure façon possible

- Dans le cadre spécifique du transport on peut définir le système de transport comme un ensemble d'éléments organisés pour permettre une bonne mobilité des personnes et des marchandises. Ces éléments sont constitués d'une manière générale :

- **Moyens de transport :**

ce sont les véhicules ou engins qui sont utilisés pour se déplacer entre deux points : voitures, trains, bus, vélos.

- **Infrastructures de transport :**

c'est l'ensemble des aménagements destinés à la circulation des moyens de transport : routes, voies navigables, ports, gares, aéroports, etc....

- **Réseau de transport :**

Un réseau est défini par Le Robert *pour tous* comme un ensemble de lignes, de voies de communication, etc., qui desservent une même unité géographique. Les moyens de transport sont les bus, les minibus, les cars rapides et les Ndiaga Ndiaye. La configuration du réseau de transport est la manière dont la voirie est structurée et la manière dont les transports collectifs circulent dans la zone.

- **Mobilité urbaine :**

La mobilité urbaine est l'ensemble des déplacements visant à réaliser les activités de la vie courante (travail, loisirs, etc.), situées à une distance limitée du domicile. La mobilité est également définie par le Larousse comme la facilité à se déplacer.

Ses traits caractéristiques sont le motif de déplacement, l'origine, la destination et le mode de transport utilisé. Pour les besoins de cette présente étude, les problèmes de mobilité sont les obstacles aux déplacements à savoir la mauvaise qualité des services de transport et les problèmes de desserte.

- **Desserte**

La desserte est entendue ici par le fait d'assurer le service d'un lieu par un moyen de transport. Les passagers sont transportés régulièrement par les transports collectifs moyennant paiement. Cette desserte peut être nulle quand les transports en commun ne passent point dans un itinéraire ou une zone donnée pour plusieurs raisons (routes non bitumées, itinéraire non rentable, voirie étroite, etc.) Elle est moyenne si le temps d'attente d'un transport collectif est long. Elle est enfin suffisante lorsque le rythme de passage des transports collectifs est régulier et qu'il y ait suffisamment d'arrêts.

- **Congestion du trafic :**

La congestion du trafic est un afflux de véhicules sur une section routière donnée. Elle se traduit par une circulation lente du trafic (très en deçà de la vitesse moyenne autorisée sur la voirie). Les causes de la congestion peuvent être diverses et variées. On peut citer la configuration du réseau routier, l'effectif du parc automobile, les migrations alternantes, etc.

Les manifestations de la congestion du trafic sont : l'arrêt de la circulation, la circulation lente et difficile, la consommation supplémentaire de carburant, le retard des travailleurs, la vitesse réduite des véhicules, les longs temps d'attente des transports collectifs.

- **Services de transport :**

Le Petit Larousse (Grand Format 1995) définit les services comme des avantages ou satisfactions fournis par les entreprises ou l'Etat au public à titre gratuit ou onéreux (transport, consultation juridique ou médicale, etc.). Les services de transport peuvent être entendus comme l'ensemble des avantages rendus aux

passagers par des moyens de transport (collectif) moyennant paiement. Ces avantages sont le transport et le déplacement dans des conditions plus ou moins efficaces de confort, de sécurité, de régularité, de ponctualité et de propreté.

- **Mode de transport :**

Selon l'Encyclopédie scientifique en ligne Wikipédia (Internet), un mode de transport (ou une modalité de transport) désigne une forme particulière de transport qui se distingue principalement par l'infrastructure empruntée. On peut classer les modes de transport en trois grandes catégories : terrestre, maritime et aérien.

Le transport terrestre est caractérisé par les moyens de déplacement motorisés (automobile, moto, etc.), les moyens mécanisés (vélo, moyens hippomobiles) et la marche. Les moyens motorisés sont composés de plusieurs autres modalités à savoir la voiture individuelle, le transport public, le transport collectif, le transport de marchandises, etc

- **Transports publics :**

D'après la loi n° 2003 – 04 portant orientation et organisation des transports terrestres, les transports publics ou pour compte d'autrui sont les services de transport de voyageurs ou de marchandises offerts au public dans un but commercial, même s'ils sont, exceptionnellement, consentis à titre gratuit. Il peut s'agir des transports réguliers fonctionnant dans les conditions de parcours et de prix fixés à l'avance ou de transports occasionnels effectués suivant les demandes des usagers.

Selon cette explicitation, les transports publics à Dakar sont constitués des autobus de DDD, des cars rapides, des « Ndiaga Ndiaye », des nouveaux minibus, des taxis (urbains et clandos), des véhicules de livraison (marchandises, matériaux de construction, etc.), du Petit Train de Banlieue

- **Transport collectif**

Encore appelé transport en commun, le transport collectif est une composante des transports publics. Mais, contrairement aux autres transports publics, le transport collectif se caractérise par le fait que plusieurs personnes partagent le même véhicule avec la possibilité de destinations différentes. Le transport collectif est donc un mode de déplacement de personnes, utilisant des véhicules étudiés pour transporter un grand nombre de personnes en même temps et des destinations différentes.

Les transports collectifs à Dakar sont les bus de DDD, les cars rapides, les « *Ndiaga Ndiaye* », le Petit Train de Banlieue, les minibus de l'AFTU et les taxis clandos.

I-7 Intérêt de l'étude

Avant tout nous devons savoir que le secteur des transports constitue les poumons de l'économie d'un pays. Au Sénégal particulièrement à Dakar il existe qu'une entreprise de transport qui offre des services de transport public aux voyageurs hormis AFTU.

Cependant DDD n'arrive pas à satisfaire sa clientèle en raison des problèmes structurels dont il souffre. Par ailleurs l'intérêt du sujet réside du fait qu'il propose une amélioration du service de transport de DDD qui aura comme objectif de satisfaire la demande et le déplacement à Dakar. Ce qui contribue à booster le développement des activités économiques.

.I-8 Revue critique

Quelques ouvrages consultés nous ont permis d'avoir une meilleure compréhension sur le transport urbain.

Nous pouvons citer Arnaud Banos et Thomas Thé venin dans leur livre « *Systèmes de transport urbain* ». C'est ainsi que l'urbaniste Jane Jacobs affirmait dès 1961

« lorsque l'on rend la cité plus accessible, l'ensemble des utilisations entrecroisées des différentes fonctions urbaines diminue invariablement ».

En d'autres termes plus les fonctions urbaines sont nombreuses et importantes, plus l'aire d'influence de la ville est vaste.

En effet cet ouvrage relate de l'ensemble des outils nécessaires pour avoir un meilleur système de transport urbain au sein d'une ville.

Nous avons eu aussi à consulter un autre ouvrage d'Arnaud Banos et Thomas Thévenin « mobilités urbaines et risques de transport ». Ce livre traite de l'exploration de la mobilité urbaine et de ses risques.

CHAPITRE II : CADRE METHODOLOGIQUE

II-1 Cadre de l'étude

Le cadre de notre étude aura pour référence le secteur des transports urbains à dans le département de Dakar et ses périphériques particulièrement Dakar Dem Dikk.

Délimitation du champ de l'étude

L'objectif de notre étude consiste d'abord à préconiser des solutions au bon fonctionnement et à la bonne organisation de DDD puis sur les contraintes liées à l'exploitation.

II-2 Techniques d'investigation

Les techniques d'investigations sont basées sur l'exploitation des études de transport public urbain de DDD, les travaux de recherches produits é cet effet, les bases de données, les guides d'entretien, les projets et plans d'exécutions des activités de transport de DDD

II-3 Recherche documentaire

En ce qui concerne la recherche documentaire, nous nous sommes rapprochés de la bibliothèque universitaire de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar et à la bibliothèque de Sup Deco de Dakar et internet.

Cela nous a permis de consulter quelques ouvrages qui évoquent le transport urbain. Ces ouvrages ont été très utiles pour l'approfondissement des connaissances sur certaines notions du transport et urbanisation

II-4 Enquête qualitative

II-4-1 Guide d'entretien

Nous avons préféré recueillir certaines informations à travers l'élaboration de guides d'entretien. Ainsi à DDD nous avons eu un entretien avec monsieur Abdoulaye Diallo chef du bureau étude et analyse. Il portait sur l'exploitation en général tel que le nombre d'arrêt, le nombre de ligne et surtout les nouvelles lignes que le bureau a mis en place. Concernant le système d'informations l'entrevue avec le Directeur concernait sur le chiffre d'affaires, le fonctionnement, les dysfonctionnements externes et internes et suggestions.

Enfin l'entretien avec le Directeur des Ressources Humaines a été consacré sur le personnel, les charges d'exploitation et les suggestions.

Le choix de cette méthode réside dans le fait que nous voudrions obtenir des réponses plus ou moins groupées sur les questions ciblées.

II-4-2 Difficultés rencontrées

La programmation des entrevues à DDD a connu des dysfonctionnements. Nous avons eu quelques difficultés pour rencontrer les spécialistes du transport urbain car ils répondaient difficilement au rendez-vous, ce qui nous a fait perdre beaucoup de temps. Ce qui fait qu'on a eu des difficultés à collecter les données.

Par ailleurs le délai qui nous a été imparti par l'IST était plus ou moins court pour dérouler tous les travaux nécessaires.

DEUXIEME PARTIE

PRESENTATION DE
L'ENTREPRISE

CHAPITRE III : Identification de Dakar Dem Dikk

III-1 : Historique

Dakar a toujours disposé d'un service de transport urbain depuis les périodes d'avant indépendance avec le garage de gouvernement général (GGG) puis la régie des transports du Mali (RTM) .Après l'indépendance , le gouvernement a créé la régie des transports du Cap Vert (SOTRAC) en 1972 pour mieux faire face l'urbanisation galopante de la ville de Dakar qui conditionne l'augmentation des usagers .C'est ainsi que la SOTRAC pendant des décennies jouait un rôle primordial dans la facilité de déplacement des Dakarois , mais face à des querelles intestines des travailleurs combinées à l'incapacité des autorités de l'Etat de trouver des solutions adéquates la société procède à la diminution conséquente du personnel qui aboutit finalement à la faillite en 1998 de la SOTRAC . C'est dans cette perspective que DDD a été créée le 27 Décembre 2001 en remplacement de la SOTRAC confrontée à des difficultés.

III-2 : L'Environnement Spatial

Dakar Dem Dikk est situé au **km 4,5 Avenue Cheikh Anta DIOP** (ex route de Ouakam) et plus précisément dans l'ancien dépôt de la SOTRAC. La société est en face de l'avenue Cheikh Anta DIOP, ou les bus n'auront pas de problèmes pour emprunter des routes comme la corniche ouest ou la VDN. On y trouve plusieurs bâtiments qui abritent les directions et des ateliers pour le service technique mais aussi un restaurant pour permettre aux agents de s'alimenter pendant les heures de pause. L'infirmierie et l'institution de prévoyance maladie se trouvent dans l'enceinte du dépôt pour une meilleure prise en charge de la santé des agents et de leur famille.

III-3 : LE RESEAU

Les infrastructures du réseau de transport de DDD sont essentiellement constituées du réseau de voirie, des stations ou points d'arrêt, des gares ou terminus et des

dépôts. Le réseau de voirie correspond à l'ensemble des itinéraires des lignes. Les stations sont installées tout le long des itinéraires. Il y a deux dépôts à savoir le dépôt de Ouakam et le dépôt de Thiaroye. Les terminus et gares sont les suivants : Palais de justice, Place Le Clerc, Lat. Dior, Petersen, Dieuppeul, Liberté 6, Parcelles Assainies, Aéroport Yoff, Cambéréne, Ouakam, Daroukhane, Guédiawaye, Keur Massar, Rufisque et Malika.

Les bus desservent les quartiers de Dakar avec des itinéraires fixés à l'avance.

- Le réseau est l'ensemble des lignes et infrastructures exploitées par 3D. Il est concédé par le CETUD (Centre d'Exécution de Transport Urbain de Dakar) et couvre la quasi-totalité de la région de Dakar. Celle-ci se caractérise par son enclavement, son taux démographique, son importance au plan administratif, financier, social, culturel, etc.

La région de Dakar a aussi la particularité d'être la région la plus peuplée. Le réseau s'étend sur 352,4 Km réparties sur 17 lignes.

La configuration de celui-ci explique son caractère pendulaire qui obéit aux mouvements des voyageurs à transporter.

- de 6h à 10h forte demande Banlieue vers Ville
- De 16 h à 20 h forte demande ville vers banlieue

Toutes ces raisons renseignent sur les difficultés auxquelles est confrontée 3D pour une exploitation efficiente et rationnelle du réseau.

- Une ligne : c'est un itinéraire précis reliant deux ou plusieurs terminus.
- L'itinéraire : c'est le trajet fixe bien établi pour un ou plusieurs autobus, on l'appelle aussi desserte.

Le tableau récapitule l'ensemble des lignes exploitées actuellement par *Dakar Dem Dikk* :

LIGNES	DESSERTES
2	Daroukhane – Leclerc
5	Guédiawaye – Palais 1
11	Keur Massar – Lat Dior
12	Guédiawaye – Palais 1
15	Rufisque – Palais 1
16	Malika – Palais 1

Ces lignes constituent le sous réseau de Banlieue.

LIGNES	DESSERTES
1	Parcelles Assainies – Leclerc
4	Dieuppeul – Leclerc
6	Cambérène – Palais 2
7	Ouakam – Palais 2 (Aéroport – PJ 2)
8	Aéroport – Palais 2
9	Liberté – Palais 2
10	Dieuppeul – palais 2
13	Dieuppeul – Palais 2
18	Dieuppeul (rue 13) – Dieuppeul
20	Dieuppeul (Bourguiba) Dieuppeul
23	Parcelles Assainies – Palais 2

Ces lignes constituent le sous réseau urbain

D'autres lignes ont été créées avec l'arrivée des nouveaux bus. Cependant pour l'instant il y'a la :

- Ligne 1121 Palais-Scat urbam qui est mise en place.

Les autres verront bientôt le jour

- Le dépôt

Il existe deux types de dépôts :

- a) Le dépôt de remisage : c'est le dépôt assurant le commandement des équipages, le remisage et l'entretien des voitures sur la ligne concernée.
- b) Le dépôt d'exploitation : c'est le dépôt assurant la préparation et le contrôle du service sur la ligne concernée.

- Le lancement

C'est le bureau chargé entre autre de la programmation et du lancement des autobus, du pointage du personnel roulant, de l'enregistrement de tout incident (accident, panne, déviation etc..) survenu dans le réseau, de la délivrance des bulletins de consultation. Il coordonne l'ensemble des activités du réseau, supervise les gares.

- La gare

C'est le terminus à partir duquel sont effectués les départs d'une ou plusieurs lignes et où sont commandées les actions de régulation.

- Le terminus

C'est un point caractéristique d'une ligne correspondant au début ou à la fin d'une mission.

Chapitre IV : Structuration de l'entreprise

IV-1 : ORGANIGRAMME

DDD a au sommet de sa structuration le Conseil d'administration ensuite vient le directeur général et les directions fonctionnelles qui sont :

- ✓ **La Direction Générale** a pour mission, d'une part de concevoir toutes des politiques appliquées au niveau des différentes directions de l'entreprise et d'autre part du contrôle de l'application ;
- ✓ **La Direction de l'Informatique** chargée d'analyser les besoins d'automatisation de l'entreprise, de la conception et du développement d'applications d'informatiques. Elle forme le personnel et met en place des logiciels modernes pour la bonne marche de la société ;
- ✓ **La Direction Administrative et Financière** est chargée de la gestion financière et comptable notamment de la gestion de la trésorerie c'est -à- dire l'enregistrement des opérations courantes de l'entreprise (encaissement, décaissement) ;
- ✓ **La Direction Technique** quant à elle s'occupe de l'entretien des véhicules et des installations fixes ;
- ✓ **La Direction de l'exploitation** est chargée du transport et de toutes les opérations de production en matière de transport. En effet c'est le « poumon » de la société DDD, est le mécanisme de mise en œuvre de la politique de transport défini par la société. Comme son nom l'indique, elle exploite le réseau concédé en mettant en circulation les bus dans les lignes régulières. Elle gère un important potentiel humain constitué de chefs de gare, de régulateurs, de conducteurs et de receveurs. Cette gestion se traduit par l'affectation des agents sur le réseau et les décisions de sanctions positives ou des agents sont aussi gérés par la direction. Notre stage est effectué dans cette direction ;
- ✓ **La Direction des Ressources Humaines**, a pour mission non

seulement d'acquérir les ressources humaines de qualité, mais aussi et surtout de définir les politiques en matière de gestion des ressources humaines dans l'optique de développer et de fidéliser le capital humain ;

✓ En fin **la Direction du Centre de Formation** assure la conduite et les politiques de formation destinées à renforcer les connaissances et aptitudes des travailleurs afin de les rendre performants dans leur domaine d'intervention.

IV-2 : SITUATION JURIDIQUE

La situation juridique de DDD n'est pas toujours définie. Cependant d'après les textes fondamentaux dont la convention de concession et le cahier de charge montrent que DDD est une société anonyme au capital de **1 500 000 000 FCFA** mais avec un statut privé où l'Etat est actionnaire majoritaire.

IV-3 : LE PERSONNEL

DDD possède une main d'œuvre assez importante au sein de la société. En effet le personnel est principalement composé d'agents administratifs, de conducteurs, de receveurs, de techniciens. Ainsi elle a environ 2276 employés d'après les données du 31 Décembre 2007. Concernant l'administration il y'a 9 directeurs administratifs, 4 chefs de bureau, 12 chefs de gare le reste est composé de secrétaires et de saisisseurs. Sur le plan technique qui comporte plus d'employés il y'a 835 conducteurs, 735 receveurs et le reste est composé de techniciens (mécaniciens, tauliers, électriciens...). Aussi DDD a 64 régulateurs, 54 contrôleurs, et 8 superviseurs.

IV-4 : LES MOYENS MATERIELS

Face a une ressource humaine très riche la société DDD a aussi un grand dispositif concernant les moyens logistiques. Ainsi DDD a tous les matériels qu'une société de transport doit posséder. C'est pourquoi certains particuliers quant ils ont des problèmes techniques avec leurs autobus ils les amènent à DDD pour qu'on les répare. Le dépannage réseau est muni d'un bus, 2 super-galions et d'une semi-

remorque. Un bus est à la disposition de la vente des vignettes pour les abonnements, deux autres bus sont réservés respectivement pour le corps contrôle et le service infra. Concernant la manutention, un chariot élévateur à fourche a été mis place pour déplacer facilement les matériels.

TROISIEME PARTIE



CADRE ANALYTIQUE

CHAPITRE V : Diagnostic du système de transport

L'analyse de ces résultats, devant servir de base aux décisions des autorités compétentes.

Cela permettra aux décideurs de fonder leurs conclusions sur des données solides, ce qui ne manquera pas de concourir au développement rapide et harmonieux de la société.

Toutes les informations en rapport avec notre thème de mémoire ont été recueillies en collaboration avec tous les responsables qui interviennent dans le système de transport de DDD.

Cependant la réussite ne doit pas dépendre uniquement du personnel de DDD, mais de toute personne qui y intervient dans le système du transport urbain de voyageurs.

V.1 : Présentation de la situation actuelle

Le système de transport public de Dakar est composé de plusieurs modes de transport aussi bien motorisés que non motorisés. Ainsi ils qui affichent une certaine complémentarité entre une entreprise d'autobus, une association de transporteur appelé Aftu et un secteur artisanal exploitant des minibus appelés cars rapides ou Ndiaga Ndiaye mais aussi des taxis, des clandos et des calèches.

V .1.1 : Les spécificités du secteur de transport urbain

La mobilité des personnes des biens et des services est fortement entravée à Dakar. 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 gestion de la mobilité, l'accès aux infrastructures routières en zone urbaine et la rapidité de la croissance urbaine renforcent les liens entre urbanisation et transport. Cet article présente le secteur du transport urbain à Dakar avec ses particularités. 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 présentation 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.

V .1.1 .1 Le 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 à bénéficié de l'implantation d'infrastructures ferroviaires, portuaires entres 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.

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 valeur ajoutée. Sa contribution à l'économie nationale est estimée à 10,7% du PIB et 13,1% du PIB marchand non agricole¹.

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.

V .1.1 .2 Dakar : ville polycentrique

¹ Sources : (Perspective Afrique Vol. 3, No 1-3 2008),

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 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 cours 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 polémique car pour maints spécialistes c'est la principale source des problèmes de transport du centre ville. Les nombreuses fonctions de la ville de Dakar, contribuent à l'accroissement des mobilités en direction de la ville de Dakar.

V .1.1 .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 Ndiaye² : « 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 Pompidou 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

² Agent à l'agence de Développement Municipal

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

V .1.1 .4 Un territoire urbain à réguler

Les oppositions entre collectivités locales d'une part et entre elles et l'Etat d'autre part laissent la porte ouverte à de multiples arrangements avec les opérateurs de transport. L'espace urbain est l'objet de compromis qui peuvent satisfaire l'utilisateur ou au contraire le desservir (en termes de prix, de desserte, de confort, etc.). Se pose la question de la régulation du système de transport, pris dans la nasse des intérêts contradictoires de l'Etat, des collectivités locales et des professionnels. Un pouvoir d'organisation et de régulation, situé à l'écart des pressions, pourrait donner un début de réponse.

Depuis fort longtemps, une anarchie indescriptible mine le secteur du transport des voyageurs. L'activité y afférente a littéralement explosé ces dernières années. En revanche, d'aucuns diraient qu'elle est très mal

organisée. Chacun des concernés fait peu cas des normes en vigueur. La réglementation régissant le secteur n'est pas respectée.

Aussi, beaucoup de travail reste à entreprendre dans ce secteur qui semble tout à fait négligé. La modernisation de l'activité, selon les professionnels, devrait passer par la révision des conditions d'accès à la profession de transporteur routier des voyageurs, la mise en place de nouvelles mesures portant sur les qualifications professionnelles, notamment les conditions de sécurité et de qualité.

De même, la durée de validité des documents administratifs pour l'exercice de cette activité doit être revue, indiquent-ils. Les transporteurs privés profitent du manque de contrôle et de l'énorme demande à satisfaire pour se soustraire aux exigences de qualité.

Encombrement, trafic de lignes, business de licences d'exploitation sapent le secteur, selon de nombreux professionnels du secteur. Par ailleurs, l'essentiel des transporteurs privés exploite des cars vétustes, qualifiés de cimetières ambulants. De plus, ils choisissent les lignes les plus rentables sans se soucier du service public. Il n'y a pas de respect des arrêts, car les conducteurs s'arrêtent là où bon leur semble.

Dans cette "jungle"³ des transporteurs, on constate aisément qu'ils méprisent les textes en vigueur. S'y mêlent également le manque de respect aux voyageurs. Le tout se solde par une concurrence des plus rudes entre le privé et le public.

V .1.1 .5 Les infrastructures et les équipements de transport

³ Pour montrer l'inorganisation du transport urbain marquée par une concurrence malsaine

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.

La voirie

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) ;
- routes régionales (1297 km) ;
- routes départementales (5095 km) ;
- 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 rocales 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 rocales 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 rocales 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.

V .1.1 .6 Le financement des transports publics

Le secteur des transports publics est peu financé en raison du manque de volonté politique des gouvernants. Bien que certains états soient fermement

engagés dans la réhabilitation des voiries de transport public au plan national, d'une façon générale, les gouvernements africains semblent mal apprécier les conséquences économiques d'un transport public désorganisé.

Ainsi, la priorité dans l'allocation des budgets n'est toujours pas accordée à ce sous-secteur qui demeure très important. Les banques privées investissent rarement en raison du manque de confiance dans ce secteur, qui manque de recommandation auprès des décideurs de l'Afrique.

Pour les compagnies gouvernementales qui ont existé ou existent toujours, un des principaux problèmes est la difficulté pour les gouvernements à payer les subventions pour compenser la pratique de tarifs accessibles et la gratuité du transport pour quelques groupes sociaux (force de police, écoliers, etc.).

V .1.1 .7 La demande de transport

La demande des Dakarois peut être exprimée selon le motif du déplacement.

En effet les besoins peuvent être diverses sortes :

- Achats et provisions
- Autres motifs
- Raisons professionnelles
- Raisons scolaires
- Services et démarches administratives
- visites de sociabilité

Selon des études plus de 52% des déplacements sont dus pour des raisons professionnelles.

Concernant de la demande de DDD, la région de Dakar compte près de 3 millions d'habitants et les 2/3 habitent en banlieue. Presque la majeure partie de la population travaille en ville. Donc il est évident que la demande soit plus forte de la banlieue. Ainsi le matin la demande est trop forte sur l'axe (B→V) et le soir (V→B). En cas de manque de dégagements DDD a mis en place des superviseurs sont chargés

d'estimer le nombre de voyageurs pour qu'on puisse augmenter le nombre de positions de bus selon la localité et la ligne

A cela s'ajoute concernant la demande via les conventions avec les écoles privées. Ainsi on peut citer des établissements publics tels que le lycée Lamine Guèye, Blaise Diagne, Seydou Nourou Tall qui sont d'un grand appoint avec l'abonnement massif des élèves. Face à une demande aussi importante, il urge d'apporter une esquisse de résolution aux problèmes de transport par une offre rationnelle.

- Répartition modale des déplacements

Les déplacements à pied constituent environ 73% de l'ensemble des déplacements effectués par les dakarois. Cette proportion est encore plus forte chez les femmes pour qui la marche à pied représente 77,5% des déplacements. De façon plus concrète, on estime que les hommes effectuent un déplacement sur 3 en m mécanisé contre une proportion de 1 sur 5 pour les femmes.

- Image des modes de transport

La voiture particulière et le taxi urbain sont les modes préférés des Dakarois en raison de deux critères principaux de choix modal : le confort et la rapidité. Une image négative est rattachée aux cars rapides, au PTB. Les modes bus et PTB font piètre figure pour les critères d'accessibilités et de temps de déplacement. Mais l'image souhaitée du mode de déplacement idéal pour les Dakarois est celle de la disponibilité des moyens à des coûts abordables. Tels que l'illustre le tableau ci-dessous, tous les modes, à part la voiture particulière (VP) et le taxi urbain (TU), semblent offrir une faible réponse aux préoccupations des usagers

Tableau n°1: image des modes de déplacement à Dakar

Critère d'appréciation	Mode de déplacement						
	VP	TU	Taxi	car	ND ND	Bus	Ptb

			urb	rapide			
Etre à l'aise à tout moment	95,3	91,6	51,5	23,5	52,8	50,5	28,3
Etre à l'abri du vent poussière	95,1	92,2	66,5	33,7	63,9	75,5	35,2
Se faire appeler par les autres	72,5	62,4	26,7	13,8	20,6	28,6	14,7
Se sentir à l'abri de l'accident, des vols	68	58,3	30,8	7,8	25,1	44,5	25,1
Dépenser peu d'argent	28,7	16	58,3	82,6	80,7	57	60,1
Pouvoir aller n'importe où	90,9	83,4	43,5	40,6	47,8	36,3	16,9
Eviter perte de temps	90,5	88,1	52,8	14,9	35,5	46,3	36,1
Se déplacer en groupe	76,4	69,9	51,5	90,3	93,7	85,3	73,6

Source : Enquête EMTSU 2000 (Enquête Ménages sur les Transports et les Service Urbains)

L'opinion des usagers sur la sécurité de déplacement semble traduire une psychose mettant en cause les cars rapides (7,8%), ND (25,1%) et PTB (25,1).

L'analyse des poids accordés à chaque critère de l'enquête d'opinion permet de clôturer que l'image souhaitée est celle de la disponibilité des moyens à des prix abordables comme nous venons de le voir. Paradoxalement le critère de sécurité est relégué au dernier rang des critères de choix. Ceci peut être expliqué par la grande insatisfaction des usagers en raison de non fiabilité du système actuel de transport.

Le taux de mobilité⁴

La mobilité des Dakarais peut être caractérisée selon les résultats de l'enquête EMTSU-2000 comme suit :

⁴ Source : EMTSU-2000 mémento des transports terrestres)

- Le taux de mobilité moyen global (hommes et femmes) pour un jour ouvrable est de 3,2 déplacements par habitant et par jour ;
- Les hommes ont un taux de mobilité supérieur à celui des femmes (3,7 comparé à 2,9, soit presque un déplacement de plus par jour) ;
- Le taux de mobilité à pied est presque identique pour les hommes et les femmes (2,5 et 2,3 déplacements par habitant et par jour) alors que le taux de mobilité « mécanisée » est deux fois plus élevé pour les hommes (1,2 contre 0,6 chez les femmes) ;
- Le taux de mobilité moyen se compose d'environ 1 déplacement mécanisé et un peu plus de 2 déplacements à pied (0,9 et 2,4 déplacements par habitant et par jour) ;
- Le taux de mobilité durant le week-end est semblable à celui d'un jour ouvrable. En effet, alors que le taux « mécanisé » reste identique à 0,9 déplacement par habitant et par jour, celui relié à la marche à pied est légèrement inférieur (2,1 comparé à 2,4 déplacements par habitant et par jour).
- Les jeunes ont un taux de mobilité plus élevé, mais se déplacent plus à pied ;
- Les habitants des quartiers « spontanés et excroissances » détiennent le taux de mobilité le plus élevés par rapport aux autres lieux de résidence (3,7). Cependant ce taux découle pour plus de 80% de la mobilité à pied (3,0 déplacements par habitant et par jour) et pour moins de 20% de la mobilité « mécanisée » (0,7 déplacement par habitant et par jour). À l'opposé, les habitants des quartiers résidentiels ont le taux de mobilité à pied le plus bas (1,8), mais le taux de mobilité « mécanisée » le plus élevé (1,3), ce qui donne le taux de mobilité globale le plus bas (3,1) ;
- La proportion non mobile de la population est de 12,1% les jours ouvrables, contre 19,4% en jour de week-end. En d'autres mots, en jour ouvrable, une

personne sur 8 ne se déplace pas alors qu'au week-end ce nombre s'approche du double (1 personne sur 5). Cependant, certains quartiers n'affichent qu'une légère augmentation de la non mobilité en jour de week-end (résidentiels, spontanés et excroissance, zone rural), alors que dans d'autres quartiers, la non mobilité passe presque au double

- Les dépenses des ménages

L'analyse des dépenses des ménages réalisés dans le cadre de l'enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar atteste de l'importance des dépenses reliées au transport dans le budget des ménages dakarois, lesquelles constituent, après les dépenses alimentaires, le deuxième poste de dépense des ménages.

De plus, l'étude mentionne que, suite à certains recoupements effectués avec une autre étude réalisée en 2001 (Ressources de CETUD⁵/FDTU), il est possible que cette proposition soit sous estimée.

Tableau 2 : Répartition des dépenses des ménages

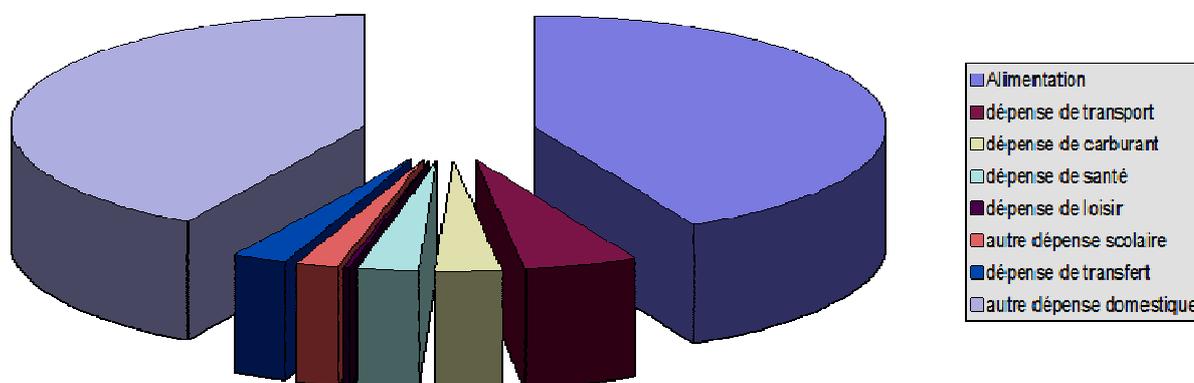
Poste des dépenses	Montant	%
Alimentation	285572,9	42,5
Dépense de transport	36 044,6	5,4
Dépense de carburant	19 454,5	2,9
Dépense de santé	19 187,5	2,8
Dépense de loisir	2 550,2	0,4
Autre dépense scolaire	11 867,7	1,8
Dépense de transfert	18 365,2	2,7
Autre dépense domestique	279 484,1	41,5
Total des dépenses	672 526,8	100

Si ce

niveau des frais de transport est confirmé, les dépenses totales annuelles des ménages se chiffreraient à 687,4 milliards de francs CFA. Ce qui impliquerait un niveau d'épargne plus faible de l'ordre de 208,1 milliards/ an correspondant à un taux de 23,2%.

⁵ Conseil exécutif du transport urbain à Dakar qui pour mission de réguler le transport à Dakar

Figure 3 : principale poste des dépenses des ménages



Les dépenses alimentaires et les autres dépenses domestiques se taillent la part de lion avec environ 42,5% pour le premier poste cité et 41,5% pour le deuxième poste.

Le poste « dépense alimentaire » est homogène. Ce faisant son poids indique bien l'importance qu'il a dans le budget des ménages. En revanche, les autres « dépenses domestiques » constituent un sens hétéroclite dont le poids ne revêt pas une grande signification.

Ces deux postes de dépense, mis de côté, il est remarquable de constater que le poste dépenses de transport, de carburant et d'entretien courant de véhicule avec plus de 55499,1 milliards en valeur absolue soit 8,25% des dépenses totales vient en troisième rang et laisse derrière les autres postes comme les dépenses de santé 2,8%, les dépenses de transport 2,7% et scolaire 1,8%.

On constate par ailleurs que les ménages de Dakar consacrent plus d'argent aux transferts qu'à leur santé. Ces transferts sont constitués de dons et

d'assistance diverses faites à d'autres ménages. On observe là, un élément essentiel illustrant l'importance de la solidarité au Sénégal.

V.2 L'offre de transport de Dakar Dem Dikk

Dakar s'étend, aujourd'hui sur une immense banlieue en éventail, de Ngor à Bargny soit près de 90% du territoire régional qui abrite 98% de la population régionale. Ce site met en exergue la situation excentrée et l'isolement de la ville de Dakar dans l'agglomération urbaine et par rapport au reste du pays. L'agglomération dakaroise juxtapose un vaste espace résidentiel et un domaine industriel, commercial et de service.

L'espace économique est principalement constitué par la zone industrielle sur la bande littorale orientale, entrecoupée par les villages traditionnels urbanisés de Hann, Thiaroye/mer, Mbao et par le secteur des affaires et des services, isolé à l'extrême sud de la ville sur près de 5 kilomètres et qui est le siège d'un trafic interne très dense.

Au total, l'organisation de l'espace donne deux pôles de flux pendulaires constitués d'une part de la banlieue (Ouakam, Pikine, Parcelles assainies, Rufisque etc.), d'autre part des secteurs économiques et une aire de transit obligé constitué par des quartiers centraux (Colobane, Grand-Dakar, Médina, etc.).

Par ailleurs pour répondre à la forte demande des voyageurs, DDD a mis sur place 410 bus dont 350 TATA et 60 VOLVO répartis en 17 lignes. Cependant la majeure partie des bus ne roulent plus à cause des pannes, des saccages de bus par les étudiants. C'est pourquoi l'Etat a acheté d'autres bus chinois « Sunlong » pour combler la demande. Les lignes (1,4,6,7,8,8,9,10,13,18,20,23) assurant la liaison urbaine et les lignes (2,5,11,12,15,16) qui assurent la liaison de la banlieue vers la ville et vice versa Ce transport de passagers est vendu par ticket en fonction de la répartition de la distance en sections. Le montant d'un ticket varie de 150 à 200f CFA

selon que c'est respectivement pour une (1) section, deux (2) sections ou trois (3) sections. Mais la ligne 16 qui continue à Bargny est considérée comme (4) sections. Ce qui constitue le réseau public. Il s'ajoute à ce système de vente de service, l'abonnement sanctionné par un montant fixe et par la remise d'une carte de transport autorisant au client de bénéficier du service pour une durée déterminée d'un mois au minimum et renouvelable.

La société DDD a aussi mis en place des conventions avec le SNCS et des écoles comme : Jean Mermoz, Sacré cœur, Anne Marie Javoueh , lycée Lamine Gueye. Ce sont des locations de bus que DDD offre à ses clients à travers un contrat. Il faut noter que si le service de location de bus de DDD était sollicité, il est triste de constater que cela ne l'est plus du fait que la société par manque de matériel a souvent décliné la demande. Alors que la clientèle augmente par la croissance démographique de Dakar et sa forte urbanisation, la vétusté du matériel reste un manque à gagner par rapport à ces deux phénomènes

Il y'a aussi la location pour le transport occasionnel pour certains événements (Magal) ou cérémonies comme les excursions.

Certains bus sont destinés pour le transport du personnel de DDD

V.2.1 Concurrence

La principale rivale de DDD est la société Senbus avec les minis bus TATA qui font toute la desserte de Dakar. D'autre part, il y'a les « cars rapides et ndiagas ndiayes, », les taxis, le PTB.

Les minis bus TATA : ils sont présents depuis près de 2 ans et sont les principaux concurrents de DDD. Ils ont quasiment les mêmes lignes car ils assurent la desserte des zones urbaines et inter urbaines. et ont la même tarification que DDD. Aussi en cas de perturbations du réseau comme les ils peuvent contourner l'itinéraire pour respecter l'heure prévue du trajet ce qui n'est pas le cas de DDD car quelque soit les perturbations les conducteurs sont obligés de respecter l'itinéraire normale. C'est ce

qui fait qu'actuellement que beaucoup de gens préfèrent les minis bus TATA à cause du manque de matériels de DDD

Les « cars rapides et les ndiagas ndiayes » : Essentiellement, le parc était composé de Renault SG2 au début des années 80, le parc a progressé avec l'introduction de véhicules Mercedes de plus grande capacité (35 à 45 places) dont une partie importante appartient et gérée par un seul opérateur Monsieur Ndiaga NDIAYE. ils étaient les premiers concurrents de DDD. Mais avec l'arrivée des minis bus beaucoup certains cars rapides et de ndiagas ndiayes sont interdits de rouler sur le réseau à cause de leurs vieilleses.

Les taxis : ils assurent les courses principalement en zone centrale. Ces taxis disposent d'une licence et paient par conséquent une patente. Sur le plan financier, ils ont la même obligation d'équilibre de leurs charges par rapport aux recettes. Leur nombre est estimé à ce jour à près de 4000 taxis appartenant à des opérateurs privés. Ces taxis assurent 10 pourcent des déplacements à Dakar.

A la périphérie, et de plus en plus au niveau du centre ville, apparaît une catégorie de taxis dits « clando », qui n'ont pas de licence mais dont l'existence est pour ainsi dire tolérée. Ces taxis pratiquent dans la plus part des cas le covoiturage, c'est-à-dire qu'on procède à une répartition du prix de la course entre les occupants du taxi. Ce phénomène, qui consiste une menace certaine pour DDD est également de plus en plus appliqué par certains taxis dits officiels.

Le PTB : il assure l'axe Rufisque Dakar et couvre 2% du trafic. Il est exploité par la SNCS. Le rapport d'activité de la SNCS mentionne un trafic annuel du PTB d'environ 4,5 millions de voyageurs, résultat sans commune mesure avec la place que devrait avoir ce mode en raison de sa situation sur les principaux flux de déplacement dans l'agglomération et des perspectives de développement des secteurs de Rufisque à Bargny. Sa capacité d'offre est aujourd'hui inférieure à la demande de transport sur ce corridor majeur de déplacement.

V.2.2 Relations entre Cetud et Dakar Dem Dikk

La mise en concession du réseau de transport de voyageurs par autobus dans la région de Dakar, est l'un des volets de la réforme prévue dans la Lettre de politique sectorielle des transports urbains signée en 1996. Il était en effet convenu que l'Etat du Sénégal se désengagerait du capital de la SOTRAC, ancienne société de transport public, au profit du secteur privé.

C'est dans ce cadre que l'Etat a signé, avec la société DDD, une convention de concession de service public de transport. Dans cette convention, l'Etat du Sénégal est représenté par le CETUD, structure organisatrice des transports urbains.

Cette convention définit les modalités d'exploitation du réseau concédé, le rôle du CETUD, les obligations et les droits du concessionnaire (société DDD). En effet, l'Autorité concédante (l'Etat) définit la politique des transports publics de personnes à Dakar. Elle est assistée par le CETUD dans cette définition de la politique de développement du service public de transport en commun.

Selon également les termes de la convention, le CETUD s'engage à réaliser les renforcements et les aménagements de voiries nécessaires à la circulation des autobus, à leurs arrêts et les gares mises à la disposition du concessionnaire. Cet engagement se traduit par la création de voies de circulation réservées au transport en commun, la garantie au concessionnaire de l'exclusivité de passage en sites propres et une politique active d'aménagement et de stationnement.

Cependant, la société DDD, chargée par l'Etat de réaliser la production, la commercialisation et la promotion d'un service, au titre de sa mission envers les voyageurs, dispose d'une liberté de gestion de son exploitation. Elle bénéficie également de compensations financières de la part de l'Etat dans les trois cas suivants :

- Modification de la consistance des services ;

- Refus (par l'Etat) de relèvement tarifaire ;
- Réduction tarifaire sur tarifs spéciaux.

L'Etat met à sa disposition les biens meubles et immeubles dont elle a besoin pour l'exploitation de son réseau. Parallèlement à ces droits, le concessionnaire est tenu d'assurer un service de qualité à ses voyageurs. Le transport de ces derniers doit être effectué dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité, de rapidité et de propreté.

La convention prévoit des sanctions pour le non-respect des clauses du contrat. Le CETUD exerce enfin la mission de contrôle et de suivi de l'exécution de la convention de concession de service public de transport entre l'Etat du Sénégal et la société DDD.

V.2.3 : La Tarification de DDD

Les tarifs qu'offre Dakar Dem Dikk sont liés au sectionnement des lignes mais aussi à la subvention accordée par l'Etat. En effet le billet d'une section est de 150F et sur chaque section supplémentaire, il est ajouté 25 F sur le billet de la section précédente. En moyenne la recette est de 162 francs par voyageur (cf. PDUD Rapport d'étape n°1).

Ce tarif est aussi fonction du subventionnement de l'Etat selon deux principes ainsi établis :

- Un tarif social est fixé, la marge par rapport aux coûts supportés par la société constitue la valeur de la subvention.
- Soit la subvention est fixée par les autorités étatiques et le tarif modelé pour permettre la couverture des coûts supportés par la société.

Ainsi, pour faire le sectionnement les dirigeants de la société DDD ont créé deux types de lignes imaginaires notamment, une à partir de Diamaguène .et une autre passant par le pont Yarakh, menant vers la Cité des Eaux jusqu'à Front de terre.

En effet, à chaque fois que l'on franchit ces lignes, on entre dans une nouvelle section. Ce qui, nous, fait distinguer trois sections en général.

Cependant il est important de souligner que toutes les lignes dont leurs itinéraires ne passent pas par ces deux lignes sises nommées ont le tarif d'une seule section.

Il faudra souligner que la ligne 15 quittant Bargny, se particularise avec quatre sections. Par ailleurs le temps de parcours est une variable qui dépend à la fois du type de véhicules (Volvo ou Tata⁶), de la congestion, également de la capacité de l'infrastructure routière et des nombres d'arrêts existants sur les lignes.

Les contraintes temporelles sont quant à elles liées au temps de parcours des véhicules. Elles dépendent de :

- la congestion ; elle ralentit le temps de parcours et est due à plusieurs éléments. En effet, la faible capacité de la route, le défaut de régulation des liens routiers, le taux de fréquentation élevé de la voirie participent à augmenter l'indice de congestion.
- la longueur du trajet est aussi un élément qui influence sur le temps de parcours. Plus elle est grande, plus le temps de parcours est élevé.
- La vitesse et l'âge du véhicule sont également des indicateurs qui jouent sur le temps de parcours. Certains types de véhicule ont une capacité de rouler plus vite que d'autres.
- L'état de l'infrastructure routière qui, s'il n'est pas des meilleurs a tendance à faire perdre beaucoup de temps du fait des ralentissements opérés par les conducteurs lors des voyages et dus aux nids de poule.

Certaines contraintes ne dépendent pas du champ d'activité de la société, c'est là où la participation des pouvoirs publics devient nécessaire. Il s'agit de la congestion, de celles relatives à l'infrastructure routière et de la régulation du trafic.

⁶ Marque de véhicule selon la dénomination industrielle du fabricant Indien

Néanmoins, il s'impose à la société DDD de mettre en place des indicateurs, lui permettant de se renseigner, au niveau interne, mais également externe, sur la qualité de son service et la perception qu'en ont les usagers. Pour cela une étude de sa matrice de qualité et de sa boucle de qualité peut être d'un grand apport.

Chapitre VI : Recommandations et Perspectives

Après avoir bien étudié la société DDD nous avons noté quelques dysfonctionnements au niveau de sa gestion. En effet, dans cette partie il s'agit d'apporter notre modeste contribution en préconisant des solutions efficaces qui permettront à DDD d'être plus compétitif face à d'autres sociétés de transport et d'approuver l'aspect positif à travers l'analyse Swot.

VI.1 : Swot

Nous allons faire l'analyse swot de DDD afin de voir de près les problèmes que confronte cette société mais aussi de voir les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces.

.

Forces (strenghts)⁷	Faiblesses (weeaknesses)⁸
---------------------------------------	---

⁷Les forces représentent les avantages compétitifs que l'entreprise devrait acquérir

⁸ Les faiblesses correspondent à des facteurs internes qui détruisent la valeur de l'entreprise

<ul style="list-style-type: none"> ➤ Tarification très abordable ➤ Personnel technique qualifié ➤ Bonne maîtrise du réseau d'exploitation ➤ Respect des itinéraires quelque soit la situation du réseau ➤ Structuration de DDD par rapport aux autres. ➤ Qualité du service offert par rapport aux autres 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Manque de bus (causé par des pannes récurrentes) qui engendre la souffrance de certaines lignes ➤ Absence de lignes régulières dans des zones comme Hann Maristes, Almadies, Ngor ➤ Absence de démarches commerciales pour fidéliser la clientèle ➤ Manque d'information clientèle
---	---

Opportunités (opportunities)⁹	Menaces (threats)¹⁰
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La réfection des routes en cours dans la capitale ➤ Plus grande société de transport urbain de voyageurs de la place ➤ Possibilité de faire du transport multimodal, interurbain et international ➤ L'apport de l'Etat, du CETUD, du PAMU 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ . Concurrence active et déloyale des clandestins ➤ . Manque de voies réservées aux autobus ➤ Zones d'exploitation non protégées. ➤ Détérioration rapide du matériel d'exploitation à cause de l'état de la voirie sur certaines parties.

⁹Une opportunité constitue pour l'entreprise le domaine d'action dans lequel elle peut espérer jouir

¹⁰ Une menace correspond à un élément défavorable pour l'épanouissement de l'entreprise

VI.2 : Recommandations

D'une part nous avons constaté de sérieux problèmes au niveau de l'exploitation des bus de DDD. En effet, des pertes énormes de temps et de carburant, par conséquent des manques à gagner, sont dus à l'éloignement du lieu de lancement (Ouakam) des véhicules par rapport aux différents terminus.

C'est dans cet ordre d'idées que nous recommandons à DDD de créer une Direction Logistique qui pourra apporter un nouvel élan du point de vue efficacité. En effet, la coordination des rapports clients- société, la gestion de tournée des véhicules et la gestion des flux d'informations relatifs à la disponibilité des véhicules et du personnel exploitant sont autant d'éléments qui jugent de l'opportunité de cette Direction

La banlieue concentre la majeure partie des travailleurs bien que les activités économiques soient concentrées dans le centre ville. Il va s'en dire que les problèmes de déplacement seront récurrents. Les exploitants doivent affecter le maximum des bus vers la banlieue car le matin la demande est trop forte sur l'axe (B→V) et faire le contraire le soir (V→B).

Pour remédier à cela, une décentralisation du lieu de dépôt s'impose. A cet effet la réhabilitation du dépôt de Thiaroye, auquel une certaine marge d'autonomie de fonctionnement serait conférée et moins coûteux tout en veillant à une affectation optimale des ressources humaines.

Une redéfinition de l'organigramme est nécessaire, à la notification de leurs responsabilités aux dirigeants et chefs de services, à l'adéquation du système d'évaluation des employés. Toutes ces mesures doivent être prises dans un objectif d'une gestion efficace des facteurs de production. Elles doivent permettre aussi d'éviter une sous exploitation du capital physique mais aussi des ressources humaines.

Le recrutement du personnel doit obéir à certains critères tels que : la compétence, la discipline, le sérieux, le savoir faire, et la ponctualité.

D'autres parts quelques dysfonctionnements ont été noté aussi sur le plan de l'infrastructure routière. En effet, 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.

Une modernisation des voiries a déjà commencé et va permettre une plus grande fluidité de la circulation. Il s'agit de la construction de l'autoroute à péage, de l'élargissement de la voirie urbaine comme les travaux de la corniche ouest et de la VDN¹¹.

En effet, l'influence de l'autoroute à péage sur la circulation peut passer par l'attraction des voitures particulières. Le parc automobile comporte une grande quantité de véhicules personnels, ceux-ci participent pour beaucoup à l'étouffement de la circulation. Les personnes ont tendance de plus en plus à délaisser le transport en commun, ce qui est à l'origine des principales difficultés que rencontre le transport public de voyageurs.

VI.3 Perspectives

L'information clientèle doit être revue de long en large, en profitant des NTIC.

VI.3.1 La géo localisation

¹¹ Voie de Dégagement Nord dénomination du réseau urbain

Deux systèmes autonomes de positionnement par satellite existent actuellement, déclarés opérationnels depuis 1993 : l'un américain, le GPS (global positioning system) et l'autre russe, GLONASS (global orbiting navigation satellite system)

✓ **LE GPS**

Le système GPS a été développé par le département de la défense des Etats-Unis et reste sa propriété. Initié en 1973, ce projet est complètement opérationnel depuis 1993. Le système se compose de trois segments majeurs : le segment spatial, le segment de contrôle et le segment utilisateur.

✓ **Surveillance à la conduite**

Actuellement en test, ces systèmes des premières générations sont sur le point d'être montés en série sur les véhicules des pays développés. Une fois de plus, la difficulté de conception d'un tel dispositif réside dans la bonne discrimination entre les cas d'hypovigilance et les situations normales.

Il existe un autre type de dispositif surveillant l'acte de conduite vu, cette fois-ci de l'extérieur : LE LINE-KEEPING. Toujours dédié à la surveillance de l'acte de conduite, ces appareils observent le marquage au sol et la position du véhicule par rapport à ces lignes. Ils peuvent ensuite prendre le contrôle du véhicule ou bien alerter le conducteur d'une dérive hors de marquage routier. Testé avec succès dans le cadre du programma européen prométhéus, ces dispositifs nécessitent, une caméra, un étage de traitement du signal et d'extraction de contours. Un dernier étage de traitement analyse la position apparente du véhicule par rapport au marquage au sol déterminant ainsi les corrections à apporter.

VI. 3.2 L'information routière

Les enquêtes que nous avons faites, ont montré, l'intérêt de concevoir une stratégie d'affichage très simple afin d'être bien comprise, malgré la tendance naturelle de l'automobiliste à souhaiter une information exhaustive plus sophistiquée.

Une enquête menée auprès des usagers a montré un accueil très favorable pour cette information novatrice. Une large majorité des usagers préfère l’affichage des temps de parcours. Ils estiment qu’il est à la fois mieux adapté à leur besoin, plus précis, plus fiable et plus facile à comprendre. Les résultats de l’étude montrent que d’une façon générale, l’affichage des temps de parcours tranquillise la conduite, ce qui contribue à la sécurité. Pour un habitué, un temps annoncé très long au regard de son temps habituel, est signe de bouchons ou de perturbations, ce qui peut l’inciter à rester chez lui.

En revanche, l’annonce d’un temps peut élever ou raisonnable, peut le conduire à sortir.

C’est pourquoi, les usagers souhaitent disposer d’informations fiables sur les conditions de trafic, avant leur départ, pour choisir leur itinéraire ou un autre mode de transport, ou pendant leur déplacement pour éviter les difficultés et éventuellement modifier leur parcours. Mais l’information routière est également un outil de gestion de la circulation par la modification des comportements qu’elle peut induire.

C’est pourquoi, s’il paraît tout à fait souhaitable que les autorités publiques favorisent le déploiement des systèmes et des services d’information routières, il est nécessaire qu’elles puissent conserver la maîtrise des informations diffusées aux médias afin que leur stratégie en matière de politique de transport soit respectée.

En dehors de la radio et des systèmes embarqués à bord des véhicules, les panneaux à messages variables (PMV) constituent un excellent média, directement maîtrisé par l’exploitant, pour informer en temps réel les usagers pendant leur trajet.

Les PMV peuvent fournir des informations relatives aux :

- situation du trafic et de la fluidité ;
- déviation du trafic ;
- aux stationnements ;

- état de la pollution de l'air et de l'éventuelle fermeture du trafic
- manifestations culturelles, foires, fêtes ;
- messages d'utilité publique ;
- situation d'urgence etc....

Les PMV peuvent être installés sur :

- autoroutes ;
- routes urbaines importantes ;
- proximités de carrefours
- zones avec stationnement limité à temps
- zones à fortes circulation (lieux où les bouchons sont fréquents).

Les tableaux informatifs sur les horaires de départs et d'arrivées

Les tableaux informatifs sur les horaires de départs et d'arrivées sont généralement installés dans les gares, pour la visualisation des informations relatives aux arrivées et départs avec des caractères lumineux.

Les informations sont programmables avec un ordinateur et peuvent être présentées sur plusieurs modules pour les arrivées et les départs, ou sur un panneau unique qui fournit successivement les indications relatives aux arrivées et aux départs. La gestion des données est complètement automatique, mais en cas de retard, il est quand même possible d'intervenir manuellement pour insérer les horaires prévus. Si nécessaire, les indications les plus importantes ou les plus urgentes peuvent être intermittentes pour mieux attirer l'attention.

VI. 3.3 Impact des NTIC sur le service offert à la clientèle

L'existence d'un système de transport performant, constitue un élément important dans le développement économique et social d'un pays. Par ailleurs, le secteur des transports se caractérise par un parc varié et complexe

de par son état, sa répartition et son évolution dans le temps.

Le niveau d'activité d'une ville détermine son taux de déplacement. La qualité du service des transports publics témoigne du niveau de développement de la zone géographique.

Par ailleurs, pour contribuer au développement économique et social durable, l'état a mis un accent particulier sur le secteur des transports. Ainsi DDD¹² est une entreprise de transport qui dispose d'une force remarquable au niveau local du fait du soutien de l'état.

En effet sa force repose surtout sur l'organisation de son travail et sur son système de prestation de service, elle affiche une réelle volonté de formalisation de son système d'exploitation, en vue d'une meilleure prise en charge des déplacements de l'agglomération de Dakar. Ses politiques et perspectives sont de nature à satisfaire les difficultés liées aux circonstances. Parmi celles-ci, nous pouvons citer la création de lignes circulaires, la stratégie du « haut le pied » et l'introduction de nouveaux bus.

Il est vrai que vouloir satisfaire toute la demande de déplacements et transporter les usagers avec la qualité souhaitée par ces derniers, paraît impossible.

Cependant ces prestations de service sont limitées seulement au niveau de quelques lieux de la région de Dakar contrairement aux Ndiaga Ndiaye qui ravitaillent en termes de service pratiquement toutes les autres régions du pays.

En outre, pour rendre plus efficace et plus concurrente l'entreprise, des révisions, des réformes et des innovations doivent être apportées à ces handicaps pour rompre avec ces derniers afin de fidéliser et de gagner la confiance de sa clientèle. Ainsi ces solutions consistent à mettre en place un personnel suffisant et techniquement compétent d'où un professionnalisme aguerri et un matériel sophistiqué, capable de couvrir et d'exécuter tous les

¹² Dakar Dem Dikk

travaux relatifs au système d'exploitation.

Mais la nature des problèmes de la ville de Dakar offre des moyens de résolution pas suffisamment scrutés. L'initiative doit venir des pouvoirs publics et favoriser la synergie de toutes les forces travaillant dans le secteur et susceptibles d'y apporter des innovations.

L'Etat et les sociétés du secteur doivent investir dans la recherche de développement des transports et des études portant sur les problèmes qu'ils rencontrent. On peut être amené à penser que le net est une alternative, mais c'est soit des sites en construction, soit c'est des sites publicitaires. Ils ne comportent pas de données techniques ou scientifiques.

Le problème du transport à Dakar peut bel et bien être résolu et définitivement.

Et ceci doit passer par la modernisation des systèmes d'exploitation, par le rajeunissement du parc automobile de la ville, par l'encouragement du transport public et la réduction des véhicules particuliers. Les insuffisances de la voirie en apparaîtraient moins préoccupantes, d'autant plus qu'on a commencé à apporter des perspectives de solutions.

Le transport en Commun Urbain est un produit stratégique non concédable :

- Le transport en Commun Urbain est structurellement déficitaire en résultat d'exercices, mais est largement rentable économiquement.

- Même transportés gratuitement, la rentabilité économique du service est évidente

- Malgré cela, et afin d'assurer la pérennité financière des opérateurs publics de transport en Commun Urbain, les bénéficiaires indirects du service doivent participer à son financement :

- Les employeurs
- Les collectivités locales

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 difficile à démanteler.

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 ?

CONCLUSION

En définitive, après un constat général, la mise en place d'un système de transport performant, devient dès lors une nécessité dans le développement économique et social d'un pays. En effet, l'activité de transport se caractérise par un parc varié et complexe de par son état, sa répartition et son évolution dans le temps.

Ainsi le niveau d'activité d'une ville détermine le taux de déplacement car la qualité du service des transports en commun correspond au développement de la zone géographique.

Au demeurant, pour contribuer au développement économique et social durable, l'Etat a mis un accent particulier sur le secteur des transports. Ainsi

DDD¹³ est une entreprise de transport qui dispose d'une force remarquable au niveau local du fait du soutien de l'Etat.

Cette force repose surtout sur l'organisation de son système de prestation de service et sur sa méthode de travail. C'est dans cette perspective qu'elle affiche une réelle volonté de formalisation de son système d'exploitation, en vue d'une meilleure prise en charge des déplacements de l'agglomération de Dakar. Ses politiques et perspectives sont de nature à satisfaire les difficultés liées aux circonstances telles que la création de lignes circulaires, la stratégie du « haut le pied » et l'introduction de nouveaux bus.

De nos jours il est difficile de satisfaire toute la demande de déplacements et transporter les usagers avec la qualité souhaitée paraît impossible.

En revanche la desserte de DDD reste limitée seulement au niveau de quelques lieux de la région de Dakar contrairement aux « Car Rapide » et aux Ndiaga Ndiaye qui couvrent en termes de service la quasi-totalité de la région de Dakar.

En plus, pour rendre plus efficace et plus concurrente l'entreprise, des révisions, des réformes et des innovations doivent être apportées à ces handicaps pour rompre avec ces derniers afin de fidéliser et de gagner la confiance de sa clientèle. Ainsi ces solutions consistent à mettre en place un personnel suffisant et techniquement compétent d'où un professionnalisme aguerris et un matériel sophistiqué, capable de couvrir et d'exécuter tous les travaux relatifs au système d'exploitation.

Mais la nature des problèmes de la ville de Dakar offre des moyens de résolution pas suffisamment scrutés. L'initiative doit venir des pouvoirs publics et favoriser la synergie de toutes les forces travaillant dans le secteur et susceptibles d'y apporter des innovations.

L'Etat et les sociétés du secteur doivent investir dans la recherche de développement des transports et des études portant sur les problèmes qu'ils

¹³ Dakar Dem Dikk

rencontrent. On peut être amené à penser que le net est une alternative, mais c'est soit des sites en construction, soit c'est des sites publicitaires. Ils ne comportent pas de données techniques ou scientifiques.

Le problème du transport à Dakar peut bel et bien être résolu et définitivement.

Et ceci doit passer par la modernisation des systèmes d'exploitation, par le rajeunissement du parc automobile de la ville, par l'encouragement du transport public et la réduction des véhicules particuliers. Les insuffisances de la voirie en apparaîtraient moins préoccupantes, d'autant plus qu'on a commencé à apporter des perspectives de solutions.

Le transport en Commun Urbain est un produit stratégique non concevable :

- Le transport en Commun Urbain est structurellement déficitaire en résultat d'exercices, mais est largement rentable économiquement.

- Même transportés gratuitement, la rentabilité économique du service est évidente

- Malgré cela, et afin d'assurer la pérennité financière des opérateurs publics de transport en Commun Urbain, les bénéficiaires indirects du service doivent participer à son financement :

- Les employeurs
- Les collectivités locales

En outre, le transport représente un secteur très bénéfique dans la région de Dakar eu égard à l'importance des flux commerciaux et des déplacements des personnes.

Cependant, il connaît des problèmes liés :

- au mauvais état des routes,
- à la vétusté du parc automobile,
- à l'étroitesse du territoire national,

- Manque de bus

En fin de compte, avec la construction de nouvelles infrastructures routières à Dakar et le renouvellement du parc de DDD avec les nouveaux bus chinois, on assiste à un début de satisfaction de la demande sociale en matière de transport urbain. Puisse cette modeste recherche jeter les bases d'une réflexion féconde à un lancinant problème lié à une population qui progresse au fil des ans. C'est l'objectif qui a inspiré et qui nourrit cette étude.

Bibliographie

BANOS, Arnaud et THEVENIN, Thomas : *Systèmes de transport urbain*, Paris, Lavoisier, 2010.

Webographie

www.perspaf.org

Sources

Dakar Dem Dikk
Cetud

Photo 1 : Profil d'un bus Volvo



Photo 2 : Intérieur d'un bus Volvo



Photo 3 : Intérieur d'un Bus Tata



Photo 4 : Profil d'un bus Tata



Photo 5 : Profil d'un bus Sunlong



Photo 6 : Profil d'un bus articulé



Source : Photo Abdoulaye Diallo juin 2008

TABLE DES MATIERES

Dédicaces	I
Remerciements	II
Sigles et Abréviations	III
Résumé.....	IV
Sommaire	V

INTRODUCTION 1

PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE3-11

Chapitre I : Cadre théorique 4

I.1 Problématique4

I.2 Questions de recherche.....4

I.3 Objectifs de recherche4

I.4 Indicateurs de recherche5

I.5 Hypothèses de recherche5

I.6 Définition des concepts5

I.7 Intérêt de l'étude9

I.8 Revue critique9

Chapitre II Cadre méthodologique10

II.1 Cadre de l'étude 10

II.2 Techniques d'investigation.....10

II.3 Recherche documentaire10

II.4 Enquête qualitative10

II.4-1 Guide de l'entretien10

II.4-1 Difficultés rencontrées11

DEUXIEME PARTIE : Présentation de l'entreprise..... 12-18

Chapitre III Identification de DDD13

III.1 Historique13

III.2 Environnement spatial.....13

III Le Réseau.....13

Chapitre IV Structuration de l'entreprise16

IV.1 Organigramme16

IV.2 Situation juridique.....17

IV.3 Le personnel.....	18
IV.4 Les moyens matériels.....	18
TROISIEME PARTIE Cadre analytique.....	19-48
Chapitre V Diagnostic du système de transport	20
V.1 Présentation de la situation actuelle	20
V.1.1 Spécificité du secteur de transport urbain.....	20
V.1.1.1 Le contexte socio-économique	21
V.1.1.2 Dakar : ville polycentrique	22
V.1.1.3 Un maillage urbain régulier.....	23
V.1.1.4 Un territoire urbain à réguler	24
V.1.1.5 Les infrastructures et équipements du transport.....	26
V.1.1.6 Le financement des transports publics	28
V.1.1.7 La demande de transport.....	28
V.2 L'offre de transport.....	34
V.2.1 La concurrence de DDD	35
V.2.2 Relations entre le Cetud et DDD	36
V.2.3 La tarification	38
Chapitre VI Recommandations et Perspectives.....	39
VI.1 L'analyse SWOT.....	40
VI.2 Recommandations	41
VI.3 Perspectives	43
VI.3.1 La géo localisation.....	43
VI.3.2 L'information routière.....	44
VI.3.3 Impact des NTIC sur le service offert à la clientèle	46
CONCLUSION	49-51
BIBLIOGRAPHIE WEBOGRAPHIE ET SOURCES.....	52
ANNEXES Bus Volvo.....I

ANNEXES II Bus Tata.....II

ANNEXES III Bus Sunlong.....III

Table des matières53