

**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT  
PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

**RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL**



**UN PEUPLE – UN BUT – UNE FOI**

-----  
**MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR DE LA RECHERCHE ET DE  
L'INOVATION**

**DIRECTION GENERALE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR**



7, Avenue Faïdherbe Dakar-Sénégal  
Tél : 33 849 69 19 Fax : 33 821 50 74  
[www.supdeco.sn](http://www.supdeco.sn)



Rue 3 prolongé Boulevard de l'EST  
Point E BP 21354 Dakar Sénégal  
Tél : 33 859 95 95 Fax : 33 860 52 02

**MEMOIRE DE FIN D'ETUDE POUR L'OBTENTION DU BACHELOR EN  
LOGISTIQUE ET TRANSPORT**

**THEME :**

**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE  
ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR  
ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

Rédigé par :

Mlle Merveille Justancia KOUBIKANA

**ENCADREUR :**

**Monsieur Sano**

**Année académique : 2019-2020**

**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT  
PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

**DEDICACES**

Je dédie ce modeste travail à: mes parents Mr et Mme KOUBIKANA. Aucun hommage ne pourrait être à la hauteur de l'amour dont ils ne cessent de me combler. Que DIEU leur procure bonne santé et longue vie.

**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT  
PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

**REMERCIEMENTS**

Je remercie le Dieu tout puissant car tout ce qui réside en lui demeure éternellement

La réalisation de ce mémoire a été possible grâce au concours de plusieurs personnes à qui je voudrais témoigner toute ma gratitude.

Je voudrais aussi adresser toute ma reconnaissance à mon directeur de ce mémoire, Monsieur SANO ainsi que Monsieur Guy, pour leur patience, disponibilité et surtout leurs judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter ma réflexion.

Je voudrais exprimer ma reconnaissance envers ma famille, plus précisément mes parents, mes frères et sœurs pour les efforts consentis ainsi que le grand amour qu'ils m'ont apporté sans cesse.

Je désire aussi remercier l'ensemble des enseignants et de l'administration de SUP DE CO, qui m'ont fourni les outils nécessaires à la réussite de mes études universitaires.

Un grand merci à mes amis et collègues qui m'ont apporté leur soutien moral et intellectuel tout au long de ma démarche.

Enfin, je tiens à témoigner toute ma gratitude à tous ceux qui me soutiennent depuis le début jusqu'à présent.

# **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

## **AVANT PROPOS**

Première Business School du Sénégal, le Groupe Supdeco Dakar forme des managers de haut niveau dans tous les métiers du management et des TIC depuis 1993.

A l'affut des mutations d'une économie en perpétuel mouvement, supdeco a su se développer au fil des années, pour devenir un groupe rayonnant, renfermant en son sein treize (13) pôles de formation supérieure de haute qualité et un incubateur académique d'entreprise.

24ans après sa création, l'objectif reste le même : former des managements polyvalents avec une expertise avérée dans tous les métiers du management TIC, doter les institutions publiques et privées d'Afrique de cadres ayant une vision stratégique et outillés pour faire face aux défis d'un monde en perpétuelles mutations.

Le programme du BACHELOR met l'accent sur une approche scientifique qui va en permettre d'analyser, de résoudre des problèmes d'ordre logistique, de solutionner des questions de mobilité et de fluidité des échanges de biens et de services, de conseiller par expertise acquise en 3 ans de formation, les différents opérateurs ou décideurs politiques et économiques.

Dans le parcours LMD, le BACHELOR, "version internationale" de la licence, permet aux étudiants de disposer d'un diplôme de type Bac+3, extrêmement prisé par les PME/PMI à la recherche de spécialités de niveau plus élevé que celui des techniciens supérieur (BTS).

D'origine anglo-saxonne, il est largement adopté par de nombreuses universités et par la quasi-totalité des grandes Ecoles d'expression française.

Il parachève le parcours académique de l'IST en instituant le seul diplôme qui manquait.

Le BACHELOR offre à l'étudiant les possibilités d'intégrer directement la vie professionnelle avec un très bon niveau et/ou de poursuivre les études de type master 1 immédiatement accessibles.

**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT  
PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

**ABSTRACT**

The IST of the SUPDECO group in Dakar, through its programmes designed specifically to train transport professionals capable of effectively carrying out responsibilities in the company, is a response to the challenge of transport companies who must necessarily equip themselves with specialists capable of adapting quickly. Thus to confront the future frameworks of the reality of the facts, they are brought to stay in a company.

It is in accordance with this requirement that I write this Memoir on the theme: "ANALYSIS OF THE MANAGEMENT OF THE AUTOMOBILE PARC OF A PUBLIC TRANSPORT OF PERSON BY ROUTE: DAKAR OF DIKK." Indeed, it is a question of providing a solution to all the ills that the urban transport system suffers in Senegal, especially in the Dakar metropolitan area. We modestly aim to contribute to a reorganization and improvement of the movement of populations.

So to carry out our study properly, we will first camp the theoretical and methodological framework, of our field of research, then we will present the company Dakar Dem Dikk in the second part and then we will focus on analyzing the causes of improvement of the urban transport system in Dakar especially that of Dakar Dem Dikk. Finally, we will discuss ways to effectively improve the urban transport sector in Dakar and advocate long-term solutions for better competitiveness. Photos of Dakar Dem Dikk buses will be attached. In short, it is these ideas that we will develop in the following pages in this modest Memoir.

**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT  
PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

**SOMMAIRE**

**Dédicace**

**Remerciement**

**Avant-propos**

**Sommaire**

**Liste des abréviations**

**Liste des tableaux**

**Résumé**

**Abstract**

**Introduction General**

**Chapitre I : Le cadre de l'étude**

**Section 1** : Présentation de l'entreprise étudié

1- Historique

2- Organisation générale de l'entreprise

**Section 2** : Activités de transport ou de logistique de l'entreprise

1- Présentation générale des activités de l'entreprise

2- Présentation des moyens logistiques utilisés

**Chapitre II : Présentation de la théorie et de la pratique de son thème**

**Section 1** : Présentation de la théorie de son thème

**Section 2** : Présentation de la pratique par le cadre de l'étude

**Chapitre III : Cadre Analytique et Recommandation**

**Section 1** :Analyse par la matrice SWOT

**Section 2** : Recommandation

1-Recommandation usuelles

2-Recommandation par Benchmarking

**Conclusion Générale**

**Annexes**

**Bibliographie**

**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT  
PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

**Webographie**

**Table des matières**

**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT  
PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

**RESUME**

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 DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK.»

En effet, il s'agit d'apporter une solution à tous ces maux dont souffre le système du 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.

**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT  
PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

**LISTE DES SIGLES ET ABREVIATION**

**CETUD** : Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar

**DDD** : Dakar DEM DKK

**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 Urbain

DEDICACES .....	2
REMERCIEMENTS .....	3
AVANT PROPOS.....	4
ABSTRACT.....	5
SOMMAIRE.....	6
RESUME.....	8
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATION .....	9

## **INTRODUCTION**

La logistique constitue un service à part entière dans la plupart des entreprises de moyenne et grande taille. Le transport constitue un levier indispensable de développement mondial. Il est un instrument efficace de progrès des civilisations, car il facilite le désenclavement entre les pays, le rapprochement entre peuples, l'ouverture aux autres cultures et l'accès aux diverses techniques. Sous l'influence du transport, l'indépendance universelle est affirmée dans tous les domaines. Les régions réputées lointaines deviennent plus accessibles.

Le secteur des transports est l'un des secteurs les plus dynamiques de l'économie du Sénégal c'est dans cette mesure que la gestion du parc auto est une activité qui se pratique pour tous les modes de transports. En transport maritime (gestion de la flotte des navires) ; en transport aérien (gestion de la flotte des avions) ; en transport ferroviaire (gestion des voitures pour passagers, des wagons pour marchandises...) ; en transport routier (gestion des véhicules pour le transport des personnes et véhicules de transport de marchandises). La gestion de parc automobile se pratique dans les services de « production ou exploitation » des compagnies de transport et de location de voitures, dans les services « généraux » des entreprises industrielles ou commerciales. Les services généraux gèrent le parc de véhicules affectés au transport du personnel de l'entreprise. Dans les services logistiques, on gère essentiellement le parc de véhicules destinés aux marchandises et les engins de manutention.

Le transport facilite le désenclavement entre les pays, les rapprochements entre peuples, l'ouverture aux autres cultures et l'accès aux diverses techniques. Sous l'influence du transport, l'interdépendance universelle est affirmée dans tous les domaines. Les régions réputées lointaines deviennent plus accessibles. Le transport routier au Sénégal, joue un rôle capital en matière économique et sociale. Sur le plan économique, le transport routier permet de relier les marchandises aux marchés. Il est également un élément prépondérant de la compétitivité des entreprises et en particulier de la compétitivité prix. Il est donc un puissant moyen de structuration et d'aménagement du territoire.

En effet, la gestion des parcs automobile est une tâche capitale qui présente un nombre important de sous tâches réalisées manuellement. Elle consiste généralement à répartir les véhicules entre les différents chauffeurs pour leurs missions, l'entretien des véhicules du parc et la réparation des automobiles du parc (l'atelier de garage représenté par le mécanicien a pour tâches essentielles l'entretien des voitures du centre et leurs réparations), la gestion du personnel du parc automobile, la gestion des documents (attestation d'importation temporaire,

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

certificat de visite), à coordonner également les déplacements des chauffeurs pour leurs missions à l'intérieur du pays, etc.

Donc le gestionnaire de parc automobile joue un rôle important dans le fonctionnement des parcs automobiles des entreprises et des sociétés privés et étatique. La société DAKAR DEM DIKK se donne les moyens pour le développement, pour accroître l'efficacité de son fonctionnement mais aussi pour renforcer son profit.

IL dispose d'un parc automobile de plus de 400 bus afin de permettre une plus grande mobilité des usagers, mais surtout pour être plus compétitif.

Ce parc automobile est un support important dans le fonctionnement des activités, dans la mesure où il permet à l'entreprise de mieux faciliter la mobilité de ses employés.

C'est cela qui a motivé le choix de notre sujet «**L'analyse de la gestion du parc automobile d'une entreprise de transport public de personne: cas de DAKAR DEM DIKK** » de ce thème y découle la problématique de comment gérer de manière optimale le parc automobile pour plus de disponibilité des moyens de transports ? Ainsi, pour mener à bien notre étude, nous allons dans un premier temps présenter l'entreprise Dakar Dem Dikk, ensuite présenter les facteurs de gestion d'un parc automobile et la gestion du parc de Dakar Dem Dikk et enfin faire une analyse et la gestion optimale du parc automobile de Dakar Dem Dikk.

# **CHAPITRE I : PRESENTATION DE DAKAR DEM DIKK**

## **SECTION I : PRESENTATION DE L'ENTREPRISE ETUDIEE**

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

### **I- HISTORIQUE :**

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.

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 crée 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.

En effet, DDD évolue donc dans un environnement peu favorable et doit malgré tout s'imposer comme le souhaite le Chef de l'Etat, mais aussi répondre efficacement aux besoins des populations. Pour relever ces défis la société a opté pour une nouvelle politique managériale axée sur la satisfaction des usagers d'abord, la création d'emploi, la promotion du dialogue social, l'amélioration des conditions et du milieu de travail.

Après le volet transport urbain qui verra l'offre considérablement améliorée, Dakar Dem Dikk compte développer à moyen et long terme, en Afrique et plus particulièrement au Sénégal les activités suivantes : L'acquisition, la location et la vente de tous moyens de transport. Nous souhaitons mettre en place des bus climatisés pour le transport inter-urbain pour faciliter le déplacement à l'intérieur du pays<sup>1</sup>

### **1- ENVIRONNEMENT SPATIAL :**

---

<sup>1</sup>Source : Site internet de Dakar dem dikk

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

Dakar Dem Dikk est situé au km 4,5 Avenue Cheikh Anta DIOP (route de Ouakam) et plus précisément dans l'ancien dépôt de la SOTRAC. La société est en face de l'avenue Cheikh Anta DIOP, où 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'infirmerie et l'institution de prévoyance maladie se trouvent dans l'enceinte du dépôt pour une meilleure prise en charge de la santé des agents. La Direction Générale de Dakar Dem Dikk se situe à Sacré-Cœur 3 boîte postale : 11.725 Dakar ; Tél: +221 33 865 15 55, email : [communication@demdikk.com](mailto:communication@demdikk.com) Site: <http://demdikk.com/>.

### **2- STATUT 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.

## **II- ORGANISATION GENERALE DE L'ENTREPRISE :**

### **1- CONSEIL D'ADMINISTRATION**

-Le tour de table du conseil d'administration de Dakar Dem Dikk est constitué comme suit :

- Etat du Sénégal 76,66% représenté par :
  - Ministère des transports terrestre et du désenclavement
  - Ministère de l'Economie et des finances
  - Conseil Exécutif des Transports Urbains à Dakar CETUD
- GIE « And Ligueey Diarignou » 13, 33%
- CNART 3, 33 %

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

-Senecartours 3,33 %

-GIE « Solidarité » 3,33 %

### **2- DIRECTION GENERALE**

#### **\*Organisation :**

Sur le plan organisationnel, Dakar DEM DIKK est une société bien structurée avec un organigramme de société qui détermine le partage des pouvoirs entre les différentes composantes de l'entreprise (confère organigramme).

- **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'application 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

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

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 fidéliser le capital humain ;
- **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.

- **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.

### **3- DIRECTION D'EXPLOITATION**

#### **-Organigramme**

**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT  
PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**



**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT  
PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

**Figure :** source

**SECTION II : ACTIVITES DE TRANSPORT OU DE LOGISTIQUE DE  
L'ENTREPRISE**

**1- PRESENTATION GENERALE DE L'ORGANISATION DES ACTIVITES DE  
L'ENTREPRISE :**

**A- Transport public urbain de personne (Sénégal dem dikk) :**

<b>Dakar</b>	<b>Mbour</b>
<b>Dakar</b>	<b>Tivaouane</b>
<b>Dakar</b>	<b>Fatick</b>
<b>Dakar</b>	<b>Touba</b>
<b>Dakar</b>	<b>Kaolack</b>
<b>Dakar</b>	<b>Saint Louis</b>
<b>Dakar</b>	<b>Podor</b>
<b>Dakar</b>	<b>Ndioum</b>
<b>Dakar</b>	<b>Kolda</b>
<b>Dakar</b>	<b>Ziguinchor</b>
<b>Dakar</b>	<b>Tambacounda</b>

**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT  
PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

<b>Dakar</b>	<b>Ourossogui/Matam</b>
--------------	-------------------------

**B- Transport public inter urbain de personne : Dakar dem dikk**

<b>LIGNES</b>	<b>ITINERAIRES</b>
<b>2</b>	<b>Daroukhan - Leclerc</b>
<b>5</b>	<b>Guédiawaye – Palais 1</b>
<b>11</b>	<b>Keur Massar – Lat Dior</b>
<b>12</b>	<b>Guediawaye – Plais 1</b>
<b>15</b>	<b>Rufisque – Palais 1</b>
<b>16</b>	<b>Malika – Palais 1</b>
<b>208</b>	<b>Gorom – Rufisque</b>
<b>213</b>	<b>Rufisque – (Dioutiba) – Liberté 5</b>
<b>217</b>	<b>Thiaroy – Yoff</b>
<b>218</b>	<b>Thiaroy – Ouakam</b>
<b>219</b>	<b>Daroukan – Ouakam</b>
<b>220</b>	<b>Rufisque – Guédiawaye</b>

**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT  
PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

<b>221</b>	<b>Gadaye – Almadie</b>
<b>227</b>	<b>Keur Massar – parcelle Assainie</b>
<b>228</b>	<b>Yene – Dioutiba</b>
<b>232</b>	<b>Beaux Maraichers – Aéroport Yoff</b>
<b>233</b>	<b>Beaux Maraichers – Palais 1</b>
<b>234</b>	<b>Diaray – Leclerc</b>

Ces lignes constituent le sous réseau de Banlieue

<b>LINGES</b>	<b>ITINERAIRES</b>
<b>1</b>	<b>Parcelles Assainies - Leclerc</b>
<b>4</b>	<b>Dieupeul – Leclerc</b>
<b>6</b>	<b>Cambérène – Palais 2</b>
<b>7</b>	<b>Ouakam – Palais 2 ( Aéroport – PJ 2)</b>

**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT  
PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

<b>8</b>	<b>Aéroport – Palais 2</b>
<b>9</b>	<b>Liberté – Palais 2</b>
<b>10</b>	<b>Liberté 5 – Palais 2</b>
<b>13</b>	<b>Liberté 5 – Palais 2</b>
<b>18 - 20</b>	<b>Ligne Circulaire De Liberté 5 à Liberté 5</b>
<b>23</b>	<b>Parcelle – Palais 2</b>
<b>121</b>	<b>HLM Grand Yoff – Leclerc</b>

Ces lignes constituent le sous réseau urbain

**311 : Lac Rose – Croisement Keur Massar**

**315 : Dioutiba – Sebikotane**

**C- Transport régional (Afrique dem dikk)**

La société publique de transport Dakar Dem Dikk ouvre des lignes à destination de Banjul (Gambie), Bissau (Guinée Bissau), Conakry (Guinée) et Nouakchott (Mauritanie).

Après avoir couvert les régions du Sénégal, la société Dakar Dem Dikk annonce Afrique Dem Dikk, des lignes inter-régionales qui vont desservir quatre pays de la sous régions (Nouakchott, Conakry, Bissau Banjul).

Des centaines de bus et minibus confortables, climatisés et sécurisés seront destinés au transport de voyageurs et vont rallier des capitales des pays de la sous-région.

Le lancement de la phase pilote est prévu ce jeudi 23 janvier 2020 avec le trajet Dakar-Banjul-Dakar.

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

Une des missions principales des douanes sénégalaises est la sécurisation et la facilitation de la chaîne logistique internationale.

Cela implique un contrôle rigoureux des marchandises à tous les stades : de la fabrication à la destination finale, en passant par le transport.

Dakar Dem Dikk est sur le point de s'internationaliser en lançant bientôt Afrique Dem Dikk : des bus qui desserviront la sous-région.

C'est dans ce contexte que le Directeur Général de Dakar Dem Dikk Me Moussa DIOP a organisé une séance de travail avec le Directeur Général des Douanes M. Oumar DIALLO ce 19 juin 2019.

### **D- Transport privé : Dakar dem dikk (location au niveau des écoles)**

Dakar Dem Dikk dispose d'un service location pour tous vos besoins de transport collectif. Nous jouissons d'une expérience éprouvée et se distingue par son professionnalisme et son offre fournie en parc.

La location se fait sous deux formes :

- En location occasionnelle et ponctuelle selon vos besoins
- En convention de transport pour le ramassage quotidien de vos élèves ou personnels

### **E- La navette de l'AIBD (express)**

<b>401</b>	<b>Ouakam – AIBD</b>
<b>402</b>	<b>Thiaroy – AIBD</b>
<b>403</b>	<b>Parcelle – AIBD</b>
<b>404</b>	<b>Leclerc – AIBD</b>
<b>405</b>	<b>Liberté 5 – AIBD</b>

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

Pour les lignes express AIBD les bus sont climatisés, pour rallier l'Aéroport International Blaise Diagne de Diass 7j/7 et 24h/24. Le tarif est fixé à 6.000 FCFA à l'aller simple. Les bus passent par l'autoroute à péage.

Fréquence des départs : 30 minutes à compter du premier ticket validé.

Lieu de départ : Terminus 121 de H.L.M Grand-Yoff en face du stade Léopold Sédar Senghor.

Le service AIBD Dem Dikk assure les liaisons avec le nouvel Aéroport International Blaise Diagne et met en place tous les jours des Navettes express et directes depuis et vers Dakar, Thies et Mbour ou les lignes classiques depuis Dakar.

### **F- Navette de Thies (express) :**

Bus climatisés Express pour rallier l'Aéroport International Blaise Diagne de Diass 7j/7 et 24h/24. Le tarif est fixé à 2.000 FCFA à l'aller simple.

Fréquence des départs : 1H à compter du premier ticket validé.

Lieu de départ : au Grand Standing en face de la station ELTON de Thiès.

### **G- Express Mbour (via Sindia) :**

Bus climatisés Express pour rallier l'Aéroport International Blaise Diagne de Diass 7j/7 et 24h/24.

Fréquence des départs : 20 à 25 min.

Lieu de départ : Mbour Saly

1er départ : 6h

Dernier départ : 22h

Lieu de départ : Mbour Saly

1er départ : 6h

Dernier départ : 20h 30

## **II - PRESENTATION DES MOYENS LOGISTIQUE UTILISÉS**

### **1- LES MOYENS MATERIELS :**

#### **1.1- 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 Leclerc, 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.

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

Face à 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 quand 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.

### **1.2- Les véhicule :**

#### **a) Véhicule pour le transport urbain**



**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

**b) Véhicule Sénégal dem dikk**



**c) Véhicule AIBD express :**



**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

**d) Véhicule Afrique dem dikk :**



**e) Véhicule d'école :**



### **2.3- Le dépôt (thiaroye et ouakam)**

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.

Les lignes du dépôt de ouakam sont 1,4,7,8,9,10,13,18,20,121,401,405, 404 (une partie ). La 402, 403,404 (la seconde partie) sont gérées par thiaroy. Les heures de depart sont planifiées par rapport à la demande.

**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'un voyage.

**Les points d'arrêts :** ce sont des lieux de ramassage le long d'un itinéraire donné

**Ressource informatique :**

**Géolocalisation des bus :** pour suivre le déplacement des véhicules un logiciel dénommé...

**Le ticketing :** le terminal utilisé pour la vente des tickets

**Le lancement des bus :** un logiciel dénommé .... Est utilisé pour..

# **CHAPITRE II : CADRE ANALYTIQUE ET RECOMMANDATIONS**

**SECTION 1 : PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS OBTENUS :**

**I- LES FACTEURS DE GESTION D'UN PARC AUTOMOBILE<sup>2</sup>**

**1- LA MARCHANDISE OU LE MATERIEL :**

Influencé le choix des moyens de transport et de manutention. Il est important d'avoir au préalable une information exacte sur le type d'emballage ou le conditionnement des unités logistique et des unités de manutention. Ces informations vont servir à renseigner les documents de transport et vont permettre d'anticiper sur la nature des moyens matériels à mobiliser au lieu du chargement et au lieu du déchargement des marchandises.

**2- L'ESPACE GEOGRAPHIQUE :**

Ce facteur agit non seulement sur le choix des moyens, mais aussi sur l'organisation de l'opération de transport. Pour chaque opération de transport, il est essentiel de définir le lieu de départ, le lieu d'arrivée et les principaux points d'escales qui ensemble constituent l'itinéraire.

L'organisation de l'opération de transport peut ainsi recenser les lieux de prélèvements et de livraison successifs des marchandises tout au long de son itinéraire et déterminer le chemin optimal. L'itinéraire choisi permet de prévoir le nombre de barrières de contrôle, le nombre de péage routier, les points de pesage routier et d'intégrer ces éléments dans le cahier de charge du chauffeur.

L'espace géographique permet enfin de prendre aussi en considération l'état des routes, le relief, le climat, les mœurs de populations qui influencent chacun à sa manière le choix du véhicule et le choix des horaires dans le planning en fonction des heures de travail dans la région.

**3- LE VEHICULE DE TRANSPORT :**

La marchandise ou le matériel à transporter et l'itinéraire du transport permettent de faire un premier choix du type de véhicule de transport. Le choix du véhicule permet également de

---

<sup>2</sup> Source : Mémoire de..... Soutenu le....

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

résoudre les contraintes techniques, les contraintes administratives et les contraintes logistiques : les contraintes techniques se rapportent à la pneumatique (état des roues et présence de roues de secours), à la signalisation lumineuse, à la signalisation sonore, à la présence à bord du matériel de sécurité (triangle de sécurité, extincteurs etc.) et à la présence du matériel de premier secours. Ces éléments techniques en plus de la visite technique permettent d'effectuer un contrôle pour prouver le bon fonctionnement du véhicule. Cependant, le document administratif atteste que le véhicule est apte à la circulation ; les contraintes administratives sont principalement constituées des documents des véhicules, le marquage et l'étiquetage de l'automobile, les documents du chauffeur et les documents de la marchandise ou du matériel transporté ; les contraintes logistiques se rapportent à l'avitaillement du véhicule et à la gestion des stocks de consommables.

### **4- LES RESSOURCES HUMAINES :**

Le personnel affecté à un système de gestion du parc automobile est varié. Outre les chauffeurs, il existe généralement une équipe de mécaniciens et le personnel administratif. On programme les équipages pour connaître les heures de prise de service et les heures de fin de service. Un conducteur chez DDD travail 7h20 voire 8h par jour et 44heures par semaine.

### **5- LA TECHNOLOGIE :**

Il est devenu difficile de dissocier gestion logistique, optimisation, et technologie. La gestion du parc automobile utilise les logiciels de type TMS (Transport Management System) ou SGT (en français Système de Gestion du Transport).

Les principales fonctionnalités sont :

La gestion des stocks de consommables et de pièces de rechange,

La gestion des ressources humaines (horaires de travail/repos),

La gestion de la maintenance,

La planification des livraisons,

La gestion des transports (traçabilité, document de transport).

\*Le **ticketing le logiciel de suivi de véhicule** : nouveau système en ligne mit pour rendre performant le système d'exploitation, il permet de réduire les paparaces (papier). On y charge

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

les informations comme le personnel, les heures de prises de service, départ planifié etc. Toutes les informations qu'on a prévu pour la journée remonte au serveur (back office) back office ensemble d'information dans le système et ce back office on l'actualise toutes les 10 minutes par exemple pour avoir de bonne information suite aux problèmes de réseau rencontré souvent. Le ticketing permet de voir le nombre de personne à bord, nombre de tickets vendu, le montant de vente, les courses effectuées au total des passagers.

### **II - LA GESTION DE PARC APPLIQUEE PAR DAKAR DEMM DIKK**

#### **a- La marchandise**

**L'activité principale de Dakar**

#### **b- L'espace géographique**

**Les itinéraires urbains**

**Les itinéraires interurbains**

**Les itinéraires régionaux**

#### **c- Le véhicule**

**Véhicules du transport urbain**

**Véhicules du transport interurbain**

**Véhicules du transport privé**

**Véhicules des navettes**

#### **d- Les ressources humaines**

**Des chauffeurs**

**Du receveur**

**Du chef de gare**

**Du responsable du lancement des véhicules**

**De l'horairiste**

**De responsable technique**

**Gestionnaire du parc**

#### **e- La technologie**

**Du ticketing**

**Des bandes d'informations sur les itinéraires**

**Site internet**

**SECTION II- ANALYSES ET RECOMMANDATIONS**

**I- ANALYSE PAR LA MATRISE SWOT**

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.

**1.1 : 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.

**1.2 : 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.).

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

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 coeur, 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

### **1.3 : 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 quel que soit les perturbations les conducteurs sont obligés

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

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.

### **1.4 : 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.

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

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 conquérante (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.

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.

**ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT  
PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

<b>FORCES</b>	<b>FAIBLESSES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>*Tarification très abordable</li> <li>*Personnel technique qualifié</li> <li>*Bonne maîtrise du réseau d'exploitation</li> <li>*Respect des itinéraires quelque soit la situation du réseau</li> <li>*Structuration de DDD par rapport aux autres</li> <li>*Qualité du service offert par rapport aux autres</li> <li>*Disponibilités d'un parc de poids lourd</li> <li>*Fiabilité des entretiens et réparations</li> <li>*Sécurité sur le transport du matériel</li> <li>*Gestion aisée du matériel ; des véhicules ; du personnel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>*Manque de bus (causé par des pannes récurrentes) qui engendre la souffrance de certaines lignes</li> <li>* Absence de lignes régulières dans des zones comme Hann Maristes, Almadies, Ngor.</li> <li>*Absence de démarches commerciales pour fidéliser la clientèle Manque d'information clientèle</li> <li>*Vétusté du parc</li> <li>*Non représentation de certaines marques au Sénégal</li> <li>*Manque d'une politique de formation</li> </ul>
<b>OPPORTUNITES</b>	<b>MENACES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>*La réfection des routes en cours dans la capitale</li> <li>*Plus grande société de transport urbain de voyageurs de la place</li> <li>* Possibilité de faire du transport multimodal, interurbain et international</li> <li>* L'apport de l'Etat, du CETUD, du PAMU</li> <li>*Sous-traitance d'entretien et de réparations des camions et d'engins</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>*Concurrence active et déloyale des clandestins</li> <li>* Manque de voies réservées aux autobus</li> <li>*Zones d'exploitation non protégées</li> <li>*Détérioration rapide du matériel d'exploitation à cause de l'état de la voirie sur certaines parties</li> <li>*Lourdeur de la fiscalité</li> <li>*Problèmes de trésoreries dus par la location et la sous-traitance si elles ne sont pas maîtrisées</li> <li>*Perte de ses parts de marches</li> </ul>

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

Voici de manière résumée la présentation des forces ; faiblesses ; opportunités et des menaces du parc automobile de l'entreprise DDD que nous allons analyser :

**A) LES FORCES** : Le point fort du parc automobile de DDD réside dans la disponibilité des camions et des engins. Les entretiens et les réparations effectués en interne sont fiables. DDD œuvre pour la sécurité du transport du matériel surtout dans les zones inaccessibles où on note souvent la réticence de certains transporteurs.

En outre le parc automobile bénéficie d'une bonne gestion des ressources humaines et du matériel d'exploitation afin de répondre efficacement aux exigences de ses chantiers

Cette bonne politique de gestion interne du parc constitue un levier indispensable pour faire face à la concurrence, augmenter sa notoriété et ses parts de marchés.

**B) LES FAIBLESSES** : L'analyse des faiblesses du parc automobile de la société DDD présente une vétusté qui entraîne une accumulation et une répétition des pannes malgré le respect du planning d'entretien et de réparation. La non-uniformisation des marques de véhicules et l'absence de certains concessionnaires à l'intérieur du pays constituent un frein dans la gestion. Le responsable logistique est obligé de passer des commandes à l'étranger à des coûts exorbitants ou de se rabattre dans le secteur informel. Ce qui n'est pas un gage de sécurité car la garantie ne dépassera pas généralement 72 heures après la pose des pièces.

Le manque de formation du au faible niveau d'étude des chauffeurs et des mécaniciens et l'absence d'autres spécialités dans le garage (électricien, tôlier, peintre etc...) entraînent le recours aux garages extérieurs.

Ainsi, tous ces facteurs alourdissent le budget de gestion du parc de l'entreprise.

Cela peut générer des conséquences telles que la démotivation du personnel suivie de démissions, un manque de crédibilité et des pertes de marchés.

La société de transport Dakar Dem Dikk risque de tomber en faillite si la pandémie du Coronavirus dure longtemps au Sénégal. Cette entreprise a enregistré 95 % de pertes de recettes depuis le début de la crise. Espérant relancer la boîte avec la subvention accordée par l'Etat pour compenser les pertes, la direction générale de cette société est finalement déçue par l'enveloppe que le gouvernement vient de dégager pour soutenir 3D.

**C) LES OPPORTUNITES** : Les opportunités résident dans la location des camions et engins en cas d'urgence pour pallier un manquement mais également pour optimiser le coût du transport. En effet, il s'agit d'analyser si la location d'un véhicule n'est pas plus rentable pour l'entreprise par rapport aux frais de mission (prix de revient du carburant, frais de route etc...).

L'entreprise a également l'opportunité d'augmenter son parc à chaque fois qu'un marché est gagné. Ce qui à la longue participe au renouvellement de son parc.

Le recours à la sous-traitance par l'entreprise est motivé par l'absence de certaines spécialités au sein du garage. Cette démarche permet à DDD de faire appel à des intervenants qualifiés pour certaines réparations qui exigent d'autres compétences. Cette situation est moins coûteuse car l'entreprise ne supporte que les charges variables. Elle n'a pas besoin d'embaucher un personnel.

Des entreprises qui forment un partenariat doivent d'abord établir des relations de confiance afin de tirer le maximum de profit de leurs collaborations. L'entreprise peut décider d'aller en groupement avec d'autres structures possédant des ressources financières, humaines ou matérielles qui répondent mieux aux exigences du marché.

**D) LES MENACES** : Si les couts de location et de sous-traitance ne sont pas totalement maitrisés, cela peut avoir une conséquence sur la trésorerie entraînant une désorganisation de l'entreprise.

Si la pandémie perdure alors que l'Etat ne revient pas sur sa décision en augmentant la subvention, la société DDD risquerait tout bonnement de mettre la clé sous le paillason.

## **II- RECOMMANDATIONS :**

Après avoir fait une étude de 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.

Réduire le temps d'attente des clients à l'arrêt de bus, le mieux serait de faire acheter le ticket au client avant de monter dans le bus parce que quand les gens rentre dans le bus ils prennent d'abord la peine de trouver une place ou s'asseoir puis faire passer des billets a travers des

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

personne pour envoyer au receveur et la place qu'occupe le receveur est une place ou on pouvait également laisser vide pour des clients. Il serait préférable de signaler le temps d'attente au niveau des panneaux à la clientèle pour avoir une idée su combien de temps falloir patienter pour le prochain bus. Créer une application mobile pour permettre au usagées d'avoir accès aux informations des bus (temps d'attente).

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.

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 efficiente 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 notés aussi sur le plan de l'infrastructure routière. En effet, La centralisation des activités au niveau du Plateau de Dakar et de ses

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

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.

### **2.1- GEO LOCALISATION**

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 orbitting 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 A 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 prométhéums, 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.

## **2.2- L'INFORMATION ROUTIERE :**

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 parait 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.

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

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.

### **A) 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....

### **B) 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).

### **C) 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.

### **2.3- IMPACT DES NTIC SUR LE SERVICE OFFERT A LA CLIENTELE :**

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 DDD 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 Dakar Dem Dikk travaux relatifs au système d'exploitation.

## **ANALYSE DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNE PAR ROUTE : CAS DE DAKAR DEM DIKK**

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 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 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, ne pouvons-nous pas espérer pour ce secteur ?

## **CONCLUSION GENERALE :**

La société Dakar Dem Dikk 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.

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.

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.

## BIBLIOGRAPHIE

### WEBOGRAPHIE :

<https://infini-solutions-senegal.com/dakardemdikk/le-reseau-de-bus-senegal-dem-dikk/>

<http://www.cetud.sn/index.php/reseau/dakar-dem-dikk>

<https://www.msn.com/fr-xl/afrique-de-l-ouest/senegal-actualite/la-soci%C3%A9t%C3%A9-dakar-dem-dikk-risque-gros/ar-BB13vMzu>

<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-routier/Parc-automobile.htm>

<https://www.au-senegal.com/dakar-mbour-en-bus-senegal-dem-dikk-enfin-en,14843.html>

[https://www.sudonline.sn/voila-afrique-dem-dikk\\_a\\_46164.html](https://www.sudonline.sn/voila-afrique-dem-dikk_a_46164.html)

# **ANNEXES:**

## Table des matières

Aucune entrée de table des matières n'a été trouvée.