

RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL



UN PEUPLE – UN BUT – UNE FOI

MINISTÈRE DE LA RECHERCHE, DE LA RECHERCHE ET DE L'INNOVATION
INSTITUT SUPÉRIEUR DE TRANSPORT
MEMBRE DU GROUPE DE SUPDECO



7, Ave Faïdherbe Dakar-Sénégal

Rue 3 prolongé Boulevard de l'EST

Tél : 338496919 Fax: 338215074

Point E BP 21354 Dakar Sénégal

www.supdeco.sn Tél : 338599595 Fax : 338605202

MEMOIRE DE BACHELOR ETRANSPORT LOGISTIQUE

THEME :

**ETUDE SUR LE TRANSPORT EN COMMUN DES
VOYAGEURS DANS LA VILLE DE DAKAR :
CAS «AFTU »**

Présenté par :

FATOU NDOUR

ENCADREUR :

M. NZUDIE GUY THEOPHILE

Enseignant de l'IST

Année Académique

2019/2020

DEDICACE

Je dédie ce mémoire à mes parents

REMERCIEMENTS

A la fin de la rédaction de ce mémoire, nous tenons à remercier tous ceux qui nous ont soutenu, de près ou de loin, tout au long de notre formation en licence 3 Transport Logistique.

Louange tout d'abord au Miséricordieux sans qui, nous n'aurions pas la force, la peine santé et la sérénité de persévérer.

J'adresse mes remerciements à :

- ❖ A **Monsieur Sougou**, le comptable d'AFTU pour les visites et entretiens au sein de l'entreprise ainsi que tout le personnel d'AFTU ;
- ❖ Notre professeur et encadreur, **Monsieur NZUDIE GUY** pour sa disponibilité et conseils pour la rédaction de ce mémoire ;
- ❖ Nos remerciements vont aussi à l'endroit de **Monsieur Djiby LY** directeur de l'IST, et l'ensemble des professeurs du groupe Sup De Co.
- ❖ Mes frères et sœurs qui m'ont soutenu et encouragé ;
- ❖ Nous souhaiterions adresser nos vifs remerciements à nos camarades de promotion avec qui nous avons partagé ces années de dur labeur.

AVANT PROPOS

La formation en BACHELOR Transport Logistique correspond à un BAC+3. Nous avons eu à effectuer une formation théorique pendant ces trois années respectives à l'institut supérieur des transports département d'une grande école de formation professionnelle au Sénégal nommée SUP DE CO.

Le groupe SUP DE CO est une grande école avec une grande renommée nationale, on peut citer la présence du groupe SUP DE CO Saint Louis, SUP DE CO Thiès et SUP DE CO Faidherbe. Cette école fait partie de plus grands établissements d'enseignement supérieur professionnels avec des compétences reconnues sur le plan international.

Il sied de retenir que la qualité de la formation dispensée à L'Institut Supérieur de Transports lui ont permis d'être reconnus tant par le gouvernement du Sénégal que par des organismes comme le CAMES, L'UEMOA, dont SUP DE CO est le centre de l'excellence est classé comme étant l'une des meilleures écoles de formation professionnelle au Sénégal et en Région Ouest Africaine.

A propos du choix de notre thème de mémoire, il nous a semblé nécessaire de trouver un sujet ayant un rapport avec notre domaine de formation et compétence à savoir le processus de distribution des produits pétroliers par voie routière.

SOMMAIRE

Dédicace.....	I
Remerciement	II
Avant-propos	IV
Sommaire	V
Liste des abréviations.....	VI
Résumé	VII
ABSTRACT	VIII
Introduction Générale	1
Chapitre I : cadre de l'étude : Entreprise.....	4
Section 1 : Présentation de l'entreprise AFTU	5
I- Historique	5
2-Organisation générale de l'entreprise AFTU	5
Section 2 : Activités ET MOYENS de logistique	8
1- Présentation des activités de l'entreprise	8
2- moyens logistiques utilisés dans l'entreprise AFTU	9
Chapitre II : cadre analytique de l'étude.....	11
Section 1 : Présentation et analyse des résultats obtenus	12
1- LES résultats obtenus par le biais des investigations	12
2- Analyse par la matrice SWOT.....	12
Section 2 : Interprétation et recommandation.....	16
1- Interprétation	16
2- Recommandation.....	16
Conclusion Générale	20
Bibliographie.....	23
Web graphie.....	24
Table des matières.....	25

Liste des abréviations

AFTU : Association de financement des transports urbains

CR : cars rapides

CETUD : conseil Exécutif des transports urbains de Dakar

DDD : Dakar DEMDikk

ND ND : « NdiagaNdiaye »

PDUD : Plan d'amélioration de la mobilité urbain

RTM : Régie des transports Mali

RTS : Régie des transports du Sénégal

RGE : Recensement Général des Entreprises

GG : Garage du gouvernement

GIE : groupement intérêt économique

SOTRAC : Société des transports en commun du Cap-Vert

RESUME

Début des années 90, l'Etat du Sénégal, avec l'appui de la Banque mondiale s'est engagé dans une dynamique d'organisation et de modernisation du sous-secteur du transport urbain de Dakar. Cette modernisation est basée sur le renouvellement du parc qui consiste à substituer les « cars rapides » et « ndiagandiaye » décriés par leur vétusté et leur non-conformité aux exigences de sécurité et de respect des normes environnementales par des minibus neufs offrant plus de garanties. Ces derniers constituent le réseau AFTU et adoptent une nouvelle méthode d'exploitation basée sur la desserte de lignes régulières et sur de nouveaux rapports entre les usagers et le personnel navigant. Après une décennie, ce programme présente des avantages remarquables de par sa participation significative à la modernisation des transports urbains de Dakar et par conséquent à l'amélioration des conditions de déplacement de la population de l'agglomération de Dakar.

Malgré la réussite du programme de renouvellement, les « cars rapides » et « NdiagaNdiaye » qui devraient être complètement retirés du paysage urbain de Dakar, demeurent toujours attractifs et participent activement aux déplacements des usagers grâce à la diversité de leurs services. Les « cars rapides » et « NdiagaNdiaye », grâce à leurs flexibilités sur les dessertes, les tarifs et amplitudes de travail, restent l'un des modes les plus utilisés par les dakarois. Ainsi donc Pour mieux assurer leur relève, il devient impératif de tenir compte de leur point fort dans le cadre du programme de renouvellement.

Mots clés : renouvellement du parc, vétusté, flexibilité, offre de service.

ABSTRACT

At the beginning of the 1990s, the Government of Senegal, with the support of the World Bank, has embarked on an active process of organization and modernization of the urban transport sector of Dakar. This modernization is based on the fleet renewal, which consists of substituting the "cars rapids" and "NdiagaNdiaye", characterized by their obsolescence and non-compliance with the safety requirements and environmental standards, by new minibuses that offer more advantages. The operators of those minibuses are part of the AFTU network. They have adopted a new operating method based on a regular line service and relationships between users and operators. After a decade of implementation, this program has outstanding benefits due to its significant participation in the modernization of the urban transport sector and thus in the improvement of mobility in the Dakar conurbation.

Despite the success of the renewal program, the "cars rapids" and "NdiagaNdiaye" which should be completely withdrawn from Dakar's urban transport system, remain attractive and actively participate in the movement of users through the diversity of the service that they provide. The "cars rapids" and "NdiagaNdiaye", thanks to their flexibilities, fares and frequencies, remain one of the most used transports in Dakar. Thus, to ameliorate the renewal program, the strength of the artisanal system should be taken into account.

Key words: park renewal, antiquated, flexibility, service offer

INTRODUCTION

Le secteur du transport occupe une place importante dans le développement économique et social de la région de Dakar, en assurant la mobilité des personnes, des biens et la création de richesses.

L'Etat conscient de l'importance du transport a mis en œuvre plusieurs politiques sectorielles de transport à savoir le programme d'ajustement sectoriel des transports, la réalisation de grands travaux et de projets structurants qui vont permettre la modernisation des infrastructures de transport.

Les problèmes de la mobilité dans l'agglomération de Dakar sont depuis longtemps dénoncés à cause des pertes induites sur l'activité économique qui se chiffrent à une centaine de milliards par an.

Comme la plupart des capitales d'ailleurs, Dakar connaît de réelles difficultés de transport et de mobilité, malgré les efforts déployés par l'Etat pour faire face à ce défi. Encore que les entreprises de transports publics urbaines héritées de l'époque coloniale ont toutes eu des difficultés à satisfaire la demande. Ce qui va ainsi entraîner un déficit dans ce secteur avec comme conséquence l'apparition du transport public informel depuis 1947 et avec la multiplication du parc de « car rapides », de « ndiagandiaye » et de « clando » sachant que ces derniers ne tiennent pas compte de l'importance de la qualité de l'offre et de la demande. Raison pour laquelle durant cette période le transport urbain à Dakar devient de plus en plus problématique surtout avec la faillite de la RTS (Régie des Transports du Sénégal) et de la SOTRAC (Société des Transports du Cap-Vert). D'où la création de la société publique de transport de Dakar DEMDikk (DDD) qui a vu le jour dans un contexte de transport urbain mouvementé. Mais l'offre de service de transport reste toujours inférieure à la demande qui ne cesse d'augmenter. Ce qui nous oblige ainsi à vouloir réfléchir sur le triple enjeu du transport routier urbain à Dakar notamment sur le plan : économique, social et environnemental.

Face à cette situation l'Etat s'est engagé dans un processus de renouvellement du parc automobile en désignant le CETUD créé par la loi 1997-01 du 10 Mars 1997. Pour piloter ce projet de renouvellement et en même temps de former les acteurs évoluant dans ce secteur d'où la création de l'AFTU le 04 Juin 2003 conformément au récépissé n°1132/DAGAT/DEL/AS du ministre de l'intérieur.

C'est dans cet ordre que s'inscrit notre travail intitulé « étude sur le transport en commun des voyageurs dans la ville de Dakar : cas d'AFTU ».

C'est dans ce sillage qu'on se posera la question à savoir quelle politique mettre en place pour assurer une performance du secteur du transport ?

Ainsi, dans un premier temps, il sera question de dresser le champ de l'étude et dans un second temps, nous allons procéder à une analyse approfondie de la situation actuelle du système de transport de l'AFTU et les recommandations.

CHAPITRE I :

PRESENTATION DE L'ENTREPRISE AFTU

SECTION 1 : HISTORIQUE ET ORGANISATION

I- HISTORIQUE :

Le transport à Dakar, de période coloniale à nos jours

Période coloniale : le Garage du gouvernement GG

1960 : Régie des Transport du Mali RTM

1962 : Régie des Transports du Sénégal RTS

1971 : Société des Transports en Commun du Cap Vert SOCTRAC

A partir des années 1992, le transporteur collectif historique de l'époque au Sénégal, la SOTRAC, commence à rencontrer des difficultés qui l'obligent à cesser toute activité. Elle fut liquidée en Novembre 1998. Pendant deux ans, le transport devient un vrai casse-tête dans les zones urbaines. Les pouvoirs publics conscients du rôle essentiel du transport dans la politique de développement social économique d'une nation et de ses conséquences directes sur les différents secteurs de la vie d'un pays, mettent en œuvre une politique adéquate afin de résoudre les problèmes du transport dans la capitale. C'est ainsi que plusieurs modes de transport les uns plus commodes que les autres furent leur apparition.

Issu de la collaboration entre le CETUD, les partenaires au développement et les propriétaires de NdiagaNdiaye et autres cars rapide, AFTU est une association de transport urbain.

AFTU étant l'acronyme de : Association de Financement des Professionnels du transport Urbain. Comme son nom l'indique, c'est une association qui œuvre dans le transport urbain en fédérant en priorité les acteurs du secteur informel. Elle a vu le jour en 2001 à Dakar en vue de :

- Contribuer au renouvellement du parc déjà existant ;
- Favoriser la professionnalisation de l'activité ;
- D'améliorer la qualité de service de offert au client

Elle est composée de membres de droit et associés. L'organe suprême de décision est l'assemblée générale. Notons que pour son fonctionnement, il a été mis en place en conseil d'administration et un bureau exécutif. Ses recettes sont constituées des cotisations et souscriptions de ses membres associés du revenu du fonds de réserve des subventions qui lui sont accordées.

Dans l'exécution de ses activités, pour l'atteinte des objectifs qui lui ont été assignés a été mis en place les minibus tata.Ceux-ci sont gérés par des membres associés à savoir les

Groupement d'intérêt Economique (GIE), aujourd'hui, nous dénombrons au total (14) GIE exploitant vingt-sept (27) lignes desservant la ville et la banlieue. Ces lignes leur sont accordées par biais du CETUD.

Les minibus de AFTU sont de marque TATA (marque indienne) d'où leur appellation de « tata » pour les spécifier des autres moyens de déplacement disponible. Le prix d'achat du minibus s'élève à 21 200 000 FCFA mais soumis à conditions. En effet, l'acquéreur doit fournir en même temps les cars rapide ou NdiagaNdiaye qui sera remplacé et avancer la somme de 5 300 000 FCFA soit les 25% du prix d'achat. En mesure d'accompagnement et d'incitation, l'Etat a mis place une prime de casse allant de 500 000 à 2 000 000 FCFA selon l'état de vétusté du véhicule concerné. Cette somme est directement déductible de l'acompte demandé. Pour le paiement de recliquant, une période de vacance de 4 mois est observé par l'acquéreur avant de verser chaque mois et ce pendant cinq (5) ans la somme de 390 110 FCFA.

II- ORGANISATION GENERALE DE L'ENTREPRISE AFTU

Le Conseil d'Administration (CA) est composé des représentants du Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (MITTD), de la Direction de la Coopération Economique et Financière (DCEF/MEF), du CETUD et des quatorze (14) GIE membres de l'AFTU.

Les 14 Groupements d'Intérêt Economiques qui composent l'AFTU sont :

**NAYOOBE, DAROU SALAM, DIAMAGUENE,
SOPELLI TRANSPORTS, DIMBALANTE,
AVENUE DU SENEGAL, SANT YALLA, ALHAMDOULILAH, NDIAMBOUR,
THIAROYE YEMBEUL, DIAPALANTE, RESSORTISSANTS DU WALO,
KHEWEUL AEROPORT, TRANSPORTS MBOUP**

Les organes de l'AFTU sont :

- Un Conseil d'Administration (**CA**) ;
- Un Bureau Exécutif (**BE**) ;
- Une Assemblée Générale (**AG**).

➔ Le **CA** est composé des représentants du Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (MITTD), de la Direction de la Coopération Economique et Financière (DCEF/MEF), du CETUD et des 14 GIE membres de l'AFTU.

➔ Le **BE** comprend 8 membres et composé comme suit :

- 1 Président ;
- 2 Vice-présidents ;
- 1 Secrétaire Général ;
- 1 Secrétaire Général Adjoint ;
- 1 Trésorier Général ;
- 1 Trésorier Général Adjoint ;
- 1 Suppléant.

➔ **L'AG** est composée de 3 représentants de l'Etat et de 2 représentants par GIE soit un total de 31 membres.

L'AFTU est membre des structures ci-après :

➤ **Le Comité de Crédit** composé comme suit :

- 1 Président DCEF/MEF
- 1 Représentant MITTD
- CETUD
- AFTU
- Cabinet Garecgo Fall et Gueye.

➤ **La Commission de Réforme** comprend les représentants de la Direction des Transports Routiers (DTR), de la Direction du Matériel et du Transit Administratif (DMTA), de l'Agent Judiciaire de l'Etat (AJE), du CETUD et de 2 représentants de l'AFTU.

➤ **La Commission de Suivi à la Casse** comprend les représentants des Ministères de l'Environnement et de l'Industrie, des Impôts et Domaines, du CETUD et de 2 représentants de l'AFTU.

Le Cabinet GARECGO est chargé de la gestion du Projet AFTU.

A ce jour, l'AFTU a le mandat pour l'exécution des programmes pilotes d'extension dans neuf (9) capitales régionales et deux (2) chefs-lieux de département.

L'AFTU est membre de l'Assemblée Plénière du CETUD, du Comité de Suivi du Fonds Revolving et collecte un différentiel de 2% sur les prêts accordés aux transporteurs.

SECTION 2 : ACTIVITES ET MOYENS LOGISTIQUES D'AFTU

I- PRESENTATION DES ACTIVITES DE L'ENTREPRISE AFTU

Comme principale activité, l'AFTU fait le transport urbain de voyageurs, il exploite le parc. Donc c'est un transport collectif sur une distance pas longue avec un itinéraire déterminé et des voyages, aller et retour (rotations) de 05h 45 du matin (heure de début des activités) à 21h (fin de l'activité).

Les activités essentielles d'AFTU sont le crédit-bail et le recouvrement ; association des financements de transport urbain donne en crédits les minibus aux opérateurs composés essentiellement de transporteur et ces deniers remboursent un montant mensuel appelé traite jusqu'à recouvrir le prêt et en ce moment le minibus sera à lui.

AFTU travaille en étroite collaboration avec l'état dans le cadre du renouvellement du parc automobile du transport urbain.

Pour ses premières activités, a conclu des accords de rétrocession de financements avec l'état du Sénégal, qui a ainsi mis à sa disposition des financements obtenus de ses partenaires (la banque mondiale, puis la chine).

Quinze ans après sa déclaration d'existence effective de ses activités en 2005, l'AFTU pourrait résumer son bilan comme suit :

- Sur le financement rétrocedé 907 minibus ont été distribués à 587 opérateurs regroupés dans les 14 GIE membres de l'AFTU ; 505 minibus de marque TATA d'une valeur de 8,029 milliards de FCFA mis en circulation à partir de la fin 2005 au profit de 245 opérateurs (239 hommes et 6 femmes), membres de neuf (9) GIE.
402 minibus de marque KING LONG d'une valeur de 6,834 milliards de FCFA mis en circulation à partir de 2011 au profit de 342 opérateurs (31 femmes et 311 hommes), membres de 14 GIE.
- Sur financements levés directement sur le marché bancaire au Sénégal : 700 minibus pour Dakar ,700 minibus LP 913 et LP 613, d'une valeur de 13,048 milliards de FCFA sur financement BRM au profit de 579 bénéficiaires (553 hommes et 44 femmes).
Au bout de 14 ans d'activités, l'AFTU a réussi à obtenir sur sa signature des financements de 21,7 milliards (pour 700 et 450) par des banques sénégalaises.

III- Présentation des moyens logistiques utilisés dans l'entreprise AFTU

a) Personnel du réseau AFTU et matériel roulant

Avec un parc de 1800 véhicules, le réseau des minibus AFTU est constitué actuellement de plus de 64 lignes inégalement réparties entre les quatorze (14) GIE fédérés en son sein. Les opérateurs privés nationaux du secteur du transport artisanal et propriétaires des « cars rapides » et « NdiagaNdiaye » sont organisés au sein des GIE pour exploiter le réseau routier des minibus AFTU à Dakar. Chaque véhicule appartient à un opérateur affilié à un GIE qui le met en circulation sur une ligne bien définie qui lui est concédée par le CETUD.

L'administration est gérée par le président du GIE et son équipe, leur rémunération est prise en charge sur la base d'une cotisation par véhicule. Le nombre de membres pouvant appartenir à un GIE n'est pas limité. Ils s'organisent et mettent en place un bureau au sein duquel il y a un Président, un Secrétaire Général, un Trésorier et les membres simples de droit. Le personnel exploitant est composé de gérant de ligne, de régulateur des départs, de surveillant de zone, de contrôleur, de receveur et de chauffeur.

- Le receveur : constitue l'agent financier qui récolte les recettes et exécute les dépenses journalières pour le compte de l'opérateur propriétaire du véhicule.
- Le chauffeur : c'est lui qui assure le transport ;
- Le contrôleur : il se présente tous les jours dans les bus pour mettre la main sur les clients fraudeurs ;
- Le régulateur : il est en charge à la fois de la surveillance et de la gestion des flux de voyageurs

b) Le matériel roulant :

Les véhicules du réseau AFTU sont de minibus d'une capacité théorique inférieure ou égale à 50 places ; (places debout et places assises confondues). Les opérateurs ont l'exclusivité de l'exploitation des minibus sur le réseau routier et l'exploitation des autobus de plus de 50 places est réservée à Dakar DEMDikk (DDD). Actuellement trois types de véhicules sont en circulation sur le réseau AFTU : 505 véhicules type TATA613 en 2005, 402 King Long en 2008, 400 TATA LP913 en 2012 et 300 nouveau TATA Marcopolo en 2016, soit 1800 véhicules AFTU.

Photo 1 : Les types de bus AFT



King long



TATA LP 613



TATA LP 913



TATA MARCOPOLO

Source : Agencement Auteurs, images Google et CETUD

○ **Les lignes et leurs destinations :**

Ligne 1 — HLM Grand Yoff ↔ Lat Dior

Ligne 2 — Parcelles Assainies ↔ Pétersen

Ligne 3 — Yoff Village ↔ Pétersen

Ligne 4 — Yoff Village ↔ Pétersen

Ligne 5 — Parcelles Assainies ↔ Pétersen

Ligne 24 — Guédiawaye ↔ Cheikh AntaDiop UCAD

Ligne 25 — Parcelles Assainies ↔ Pétersen

Ligne 26 — Parcelles Assainies ↔ Poste Thiaroye

Ligne 27 — Marché Boubess (Guédiawaye) ↔ Pétersen

Ligne 28 — Hamo VI ↔ Pétersen

Ligne 29 — Cité Nations Unis (Cambérène) ↔ Pétersen

Ligne 30 — Gadaye ↔ Colobane

Ligne 31 — Terminus Texaco ↔ Terminus Sham

Ligne 32 — Guédiawaye ↔ Terminus Sham

- Ligne 33** — Daroukhane ↔ Colobane
- Ligne 34** — Nord Foire ↔ Lat Dior
- Ligne 36** — Daroukhane ↔ Ngor Village
- Ligne 37** — Pétersen ↔ Guédiawaye (SerigneAssane)
- Ligne 38** — Cité des Enseignants (Guédiawaye) ↔ Sham
- Ligne 39** — Terminus Diamalaye ↔ Gare Lat Dior
- Ligne 40** — Terminus Grand Mbao ↔ Pétersen
- Ligne 41** — Guédiawaye Madial ↔ Pétersen
- Ligne 42** — Corniche Guédiawaye ↔ Ouakam
- Ligne 43** — Yeumbeul Sud ↔ Ouakam Cité Avion
- Ligne 44** — Ouakam Bayé ↔ Grand MbaoExtention
- Ligne 46** — Guédiawaye Notaire ↔ Lat Dior
- Ligne 47** — Almadies ↔ Lat Dior
- Ligne 48** — Cité Serigne Mansour (Rufisque) ↔ Lat Dior
- Ligne 49** — Terminus Gadaye ↔ Ngor Village
- Ligne 50** — Malika ↔ Pétersen
- Ligne 51** — Plan Jaxay 1 ↔ Gare des beaux Maraîchers
- Ligne 52** — Bountou Pikine ↔ KeurMassar
- Ligne 53** — Lac Rose ↔ Sébikotane
- Ligne 54** — KeurMassar ↔ Cheikh AntaDiop UCAD
- Ligne 55** — Petersen ↔ Rufisque
- Ligne 56** — KeurMassarAladji Pathé ↔ Petersen
- Ligne 57** — Liberté 6 ↔ Gouye Mouride (Rufisque)
- Ligne 58** — FassMbao Rail ba ↔ HôpitalAbassNdao
- Ligne 59** — Stade Léopold Senghor ↔ MTOA KeurMassar
- Ligne 60** — Colobane ↔ Terminus Bargny Guedj
- Ligne 61** — KeurMassar ↔ Mamelles
- Ligne 62** — Gueule Tapée Penc Mi ↔ Rufisque
- Ligne 63** — Stade Léopold Senghor ↔ Rufisque
- Ligne 64** — Guédiawaye Notaire ↔ Thiawlène Rufisque
- Ligne 65** — Colobane ↔ Jaxaay 2
- Ligne 66** — Gorom I ↔ Terminus Yoff Frigo
- Ligne 67** — Thiawlène Rufisque ↔ Ouakam
- Ligne 68** — Station Yeumbeul ↔ Sébikotane

- Ligne 69** — Diamalaye ↔ Tivaouane Peulh
- Ligne 70** — Guédiawaye (SerigneAssane) ↔ Jaxaay 2
- Ligne 71** — KeurMassar ↔ Cité Claudel
- Ligne 72** — Guédiawaye ↔ Kounoune
- Ligne 73** — Poste Thiaroye ↔ Lac Rose
- Ligne 74** — Cité SOCABEG ↔ Bargny Guedj
- Ligne 75** — Malika ↔ Colobane
- Ligne 76** — Sud Foire ↔ KeurMassar (Cité Pénitentiaire)
- Ligne 77** — Rufisque Cité Taco ↔ Liberté 5
- Ligne 78** — Thiaroyegouyga ↔ Liberté 5
- Ligne 79** — Cambérène ↔ Sangalkam
- Ligne 80** — Diamalaye ↔ Darou Thioub
- Ligne 81** — Gare Beaux Maraîchers ↔ Tivaouane Peulh
- Ligne 82** — Cité ComicoYeumbeul ↔ Gare Lat Dior
- Ligne 82** — Grand Yoff Bassin ↔ Plan Jaxaay 2

Avec ses 64 lignes le réseau de transport AFTU maille pratiquement toute la région de Dakar, ce qui fait que l'offre dans ce secteur est très dynamique. Les missions de l'AFTU étant d'administrer la composante du programme de renouvellement, pour ce faire, elle doit travailler sans cesse afin d'accomplir l'objectif qui est : la mobilité pour tous.

CHAPITRE II :

CADREANALYTIQUE ET LES RECOMMANDATIONS

SECTION 1 : PRESENTATION DES RESULTATS OBTENUS

I- PRESENTATION DES RESULTATS OBTENUS PAR LE BIAIS DES INVESTIGATIONS

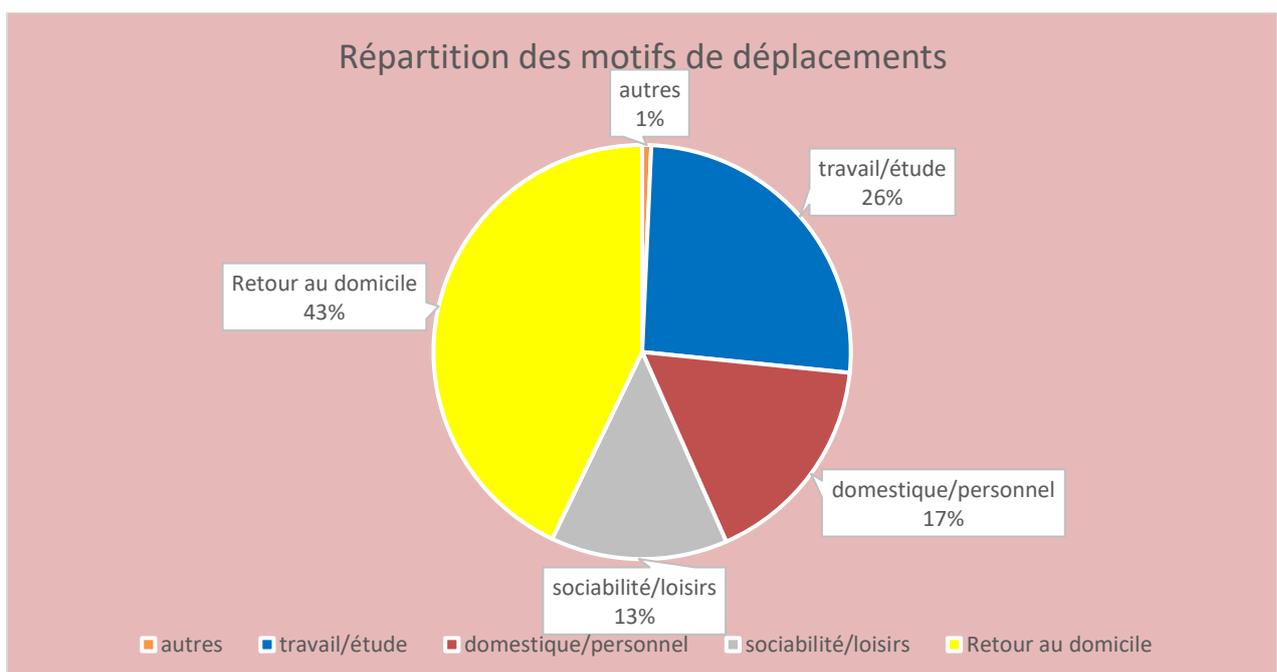
Dans cette partie, il s'agira de présenter notre enquête. Au regard des moyens à notre disposition, nous avons administré notre questionnaire à 100 personnes prenant les bus AFTU.

a) LES Motifs de Déplacement

A DAKAR, nous avons de nombreux motifs de déplacements, on trouve naturellement en première place le travail et l'école. Nous comptons plus de 7,6 Millions de déplacements quotidiens par jour. Ainsi nous remarquons un déplacement massif qui s'opère du lundi au vendredi entre 6h à 9h ou entre 17h à 20h. De même, le motif de démarche administrative apparaît avec un taux de fréquence élevé. Cependant, la fonction achat est peu présente dans les motifs de déplacements, surtout si l'on s'en tient aux déplacements motorisés c'est-à-dire sans tenir compte des déplacements à pied.

Les motifs de déplacements pour visite et relations sociales tendent à apparaître dans une proportion non négligeable relevant le poids des échanges familiaux qui se développent en milieu urbain. Les visites de sociabilité restent vivaces malgré les contraintes de la vie urbaine.

Graphique1 : Répartition des motifs de déplacements



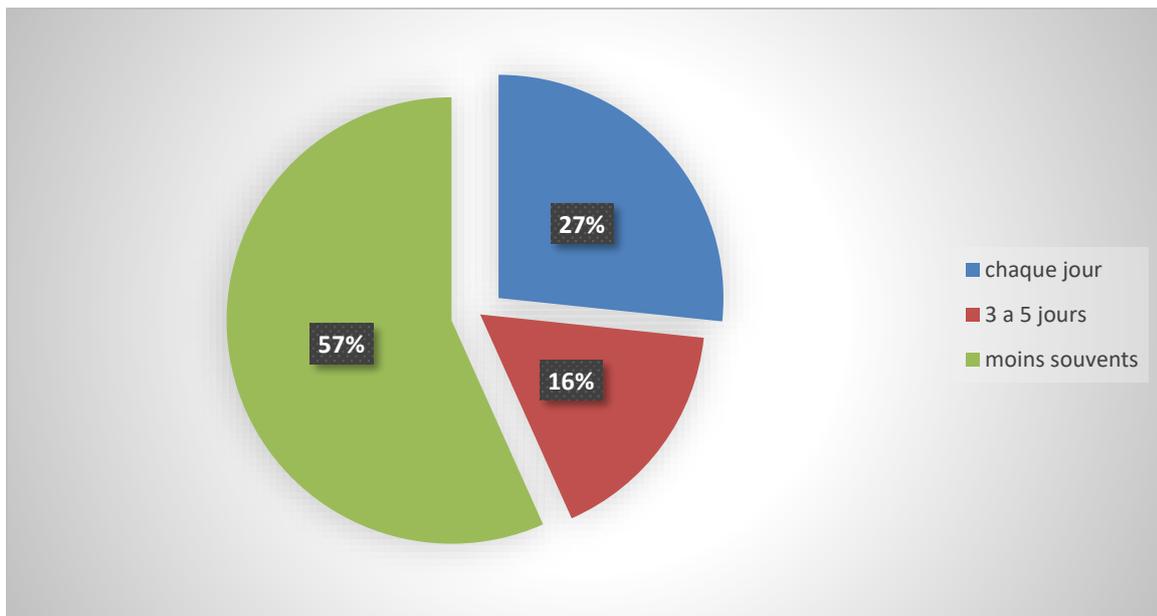
Source : Abdoulaye SY/ Ingénieur Polytechnicien (EPT)

- Faible motorisation : 26/1000
- Habitants véhiculés : 482/1000
- Nombre de déplacements quotidiens/jour : 7,6 Millions

Ce graphique vient confirmer ainsi l'importance des déplacements à Dakar dominés par la catégorie travail/étude occupant une place importante dans les motifs de déplacement. Ce qui montre l'attraction de Dakar notamment avec ses entreprises et universités...

Par ailleurs, nous notons une faible motorisation à Dakar 26/1000 et aussi le nombre d'habitants véhiculés est faible sur 1000 habitants, 482 sont véhiculés, ce qui montre nettement que Dakar n'a pas encore atteint le ratio nombre maximal de véhicules et malgré tout Dakar étouffé et les congestions n'en parlons pas.

Graphique2: Nombres de personnes prenant AFTU

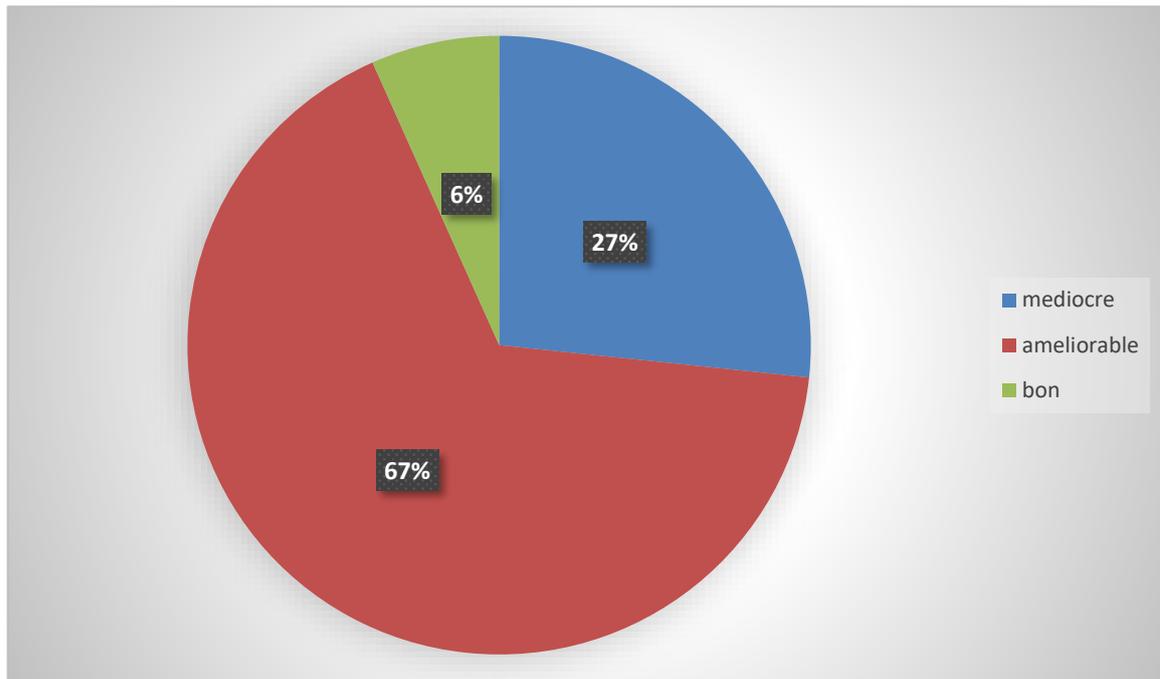


Source : Auteurs

Le graphique nous montre que sur les 100 personnes qui ont fait l'objet d'enquête seules les 27% prennent les bus AFTU, 16% qui les prennent 3 à 5 jours par semaine, et les 57% moins souvent.

On va dire que 27% est important comme nombre et ceci montre la présence importante de AFTU dans l'agglomération.

b) La qualité de service proposé par AFTU



Graphique3 : La qualité des moyens de transport d'AFTU

Parmi les 100 personnes 67 % sont pour une amélioration des moyens de transports AFTU, les 27% montrent la médiocrité des moyens de transports et 6% trouvent que les moyens de transports sont bons.

c) les conditions de travail du personnel

Les conducteurs sont payés autour de 100.000 FCFA par mois, ce qui est plus que ce qu'ils pourraient espérer dans d'autres opérations de transport (telles que le camionnage ou l'emploi privé), mais sensiblement moins que ce qui est reçu par les conducteurs des anciens cars rapides. Seul un équipage est employé par jour, assurant un service journalier de 13 heures, de 6h00 du matin à 21h00 normalement pendant 5 jours par semaine avec une pause de 2h entre 13h et 15h en moyenne. Aussi, plusieurs des conducteurs se sont plaints de la fatigue extrême. Les receveurs sont payés autour de 65.000 FCFA par mois. Actuellement, personne entre les conducteurs, les receveurs, régulateurs et gérants de ligne ne disposent de contrats de travail formel. Cependant, un projet de contrat est en train d'être préparé et on espère qu'au moins quelques opérateurs l'introduiront bientôt. De même, les GIE se proposent de mettre en place sous peu un plan d'assurance mutuelle de santé. Cette situation est mal vécue par ceux-ci. Ils sont pour une baisse des heures travaillées et une augmentation sensible du salaire.

Au regard de notre indicateur la situation est mauvaise car supérieure et de loin à notre limite. En effet, un chauffeur fatigué constitue un danger permanent pour la circulation. Un receveur fatigué peut se tromper sur les nombres de tickets, le tarif à appliquer et la monnaie rendue entraînant ainsi, une perte sèche.

d) La conduite des chauffeurs : quelles appréciations ?

A travers les enquêtes faites pour déterminer le niveau de satisfaction de la clientèle, ce qu'il y'a lieu de retenir ici c'est une réponse partagée à l'unanimité, c'est-à-dire l'indiscipline notoire des conducteurs et receveurs. Pratiquement, tous les clients de ce réseau AFTU se plaignent de cette situation qu'ils jugent anormales et alarmantes.

Ce qui est d'ailleurs à l'origine de nombreuses disputes **client-receveur** ou **client conducteur**. Comment peut-on expliquer le fait qu'un conducteur s'arrête le matin devant un vendeur de 'café Touba', achète du café et se met à le boire tout en prenant son temps alors que les personnes qui sont dans le bus souhaiteraient rejoindre leur lieu de travail tôt ?

Ou encore comment expliquer qu'un conducteur puisse refuser de s'arrêter à l'arrêt bus pour permettre aux clients de descendre parce que se précipitant pour être le premier à rejoindre le terminus arrivé, installant parfois les bus dans une course inexplicable entre eux, on dirait parfois une course de rallye et ce sont des faits qu'on a tendance à voir dans les bus AFTU.

Par ailleurs, concernant les receveurs, souvent ils ont des problèmes avec les clients liés d'habitude à la monnaie et ceci est aussi fréquent. En réalité, les bus AFTU n'acceptent pas de prendre 2000 francs CFA et c'est en quelque sorte logique d'autant qu'avec 2000 francs, on ne peut acheter un ticket par exemple de 100 francs. Mais parfois dans les bus on peut voir un client donné 500 francs pour s'acheter un ticket à 100 francs et que le receveur refuse de vendre à ce dernier en lui faisant savoir qu'il n'a pas de monnaie.

Et pour bon nombres d'usagers ceci n'est pas normal d'autant que durant toute une journée les bus ne cessent de prendre des clients de manière répétitive. Donc les usagers voient mal que pour 500 francs un quelconque receveur refuse de vendre un ticket de 100 francs.

e) Le Temps de voyage

Il est le talon d'Achille de cette ligne. En effet, les relevés que nous avons eus à faire coupler à l'avis des usagers nous laisse perplexes quant au temps que l'on perd lorsqu'on est obligé de

se déplacer en tata. En effet, le temps d'attente moyen aux points auxquels nous avons fait nos relevés est de 30 mn en semaine et de plus d'une heure le week-end. Pendant ce temps, le temps de voyage est lui d'en moyenne 1H en semaine pendant les heures de pointes, 40 minutes les heures creuses. Le week-end, il oscille entre 20 et 30 mn.

Malgré la densité de la circulation, ces temps nous semblent assez élever surtout les temps d'attente aux arrêts. Ils ont pour conséquence un rabattement vers d'autres types de transport donc un manque à gagner et une perte de la fiabilité du service. En effet, malgré une bonne couverture horaire qui est apprécié par plus de 60% de notre échantillon, celle-ci est terni par les temps d'attente qui ne satisfont entièrement à peine 20% de la population interrogée. Des choses restent à faire sur ce plan.

f) la sécurité

Au cours de nos entretiens et de nos observations, il ressort que le problème de sécurité majeur auquel les passagers sont confrontés reste les accidents à l'intérieur même des bus. En effet, les accidents dénombrés sont surtout dû à la fermeture difficile des portes du au grand nombre de personnes présents à l'intérieur entraînant des blessures allant du moins grave à l'éclatement de la vitre de protection. Ce constat a été fait surtout aux heures de pointe. En effet, dans les spécificités du constructeur, les bus une capacité de vingt-cinq (25) places assises et quinze (15) places debout. Ces chiffres ne sont jamais respectés le personnel naviguant a cependant reçu des directives sécuritaires quant à la tenue à avoir mais celle-ci ne sont pas appliquées à la lettre. Cette situation de non-respect des spécifications techniques constitue un risque élevé en cas d'accident.

II- INTERPRETATION

AFTU (association des financements de transport urbain) nous trouvons que c'est une très bonne entreprise de transport urbain qui permet la population Dakaroise de se déplacer facilement avec un prix abordable.

Mais on a constaté que les lignes ne sont pas suffisantes parce que les bus tata sont souvent remplis à bord. Ces surcharges causent beaucoup de problème aux passagers qui ont souvent victime de vols. Il pourtant dans la conception de ces bus le nombre de place assise est de 29

et 15 places sont réservées aux passagers pouvant rester debout. Donc il devrait avoir un respect de ces nombres de place limitée.

SECTION 2 : ANALYSE ET RECOMMANDATIONS

I- ANALYSE PAR LA MATRICE SWOT

✓ Forces

- Le renforcement des capacités techniques et de gestion des operateurs
- Début d'assainissement du secteur des transports urbains vus de son efficacité de façon durable
- Installation d'un service de transport moderne proche des banlieues
- Avec l'apparition des nouveaux bus le temps d'attentes dans les arrêts s'est considérablement réduit
- AFTU facilité de déplacer des usagers avec des prix acceptables
- Il gère les 60% du transport urbain à DAKAR

✓ Faiblesses

- Les conditions de déplacement sont difficiles surtout quand on est debout car il y a trop de surcharge et les fenêtres sont basses pour faire entrer l'air
- Qualité de service concurrence par les cars rapides et les ndiagandiaye
- Les cars et les ndiagandiaye sont les moyens de transport les plus utilisés à Dakar
- Les minibus TATA ne sont pas bien entretenus les sonneries détruites ne sont pas réparées, les supports installés sur le plafond des voitures se cassent souvent ce qui ne facilite pas le voyage des usagers qui sont debout
- De certains moyens de transports AFTU ne sont pas adaptés à la morphologie de certain client
- La mal formation des receveurs

- Les transporteurs voient fréquemment la réglementation du mécanisme de fixation des tarifs. Quand le prix du carburant augmente, ils n'hésitent pas à réviser le tarif de manière irrégulière sans l'accord de l'état. Dans ce cas, ce sont les usagers qui sont laissés à la merci des transporteurs.
- les surcharges aussi causent beaucoup de problème aux passagers



Photo : surcharge

✓ **Opportunité**

- Possibilité de gagner encore la marche du transport urbain
- La demande n'est pas encore couverte
- Lutte contre le chômage

✓ **Menaces**

- Les bus tendent à devenir vétustes
- Cherté du cout du carburant
- Vétuste des routes
- l'arrivée du BRT

II- RECOMMANDATIONS

Les propositions que nous ferons dans cette section, sont issues de nos constats et ne sauraient être une panacée. Elles permettront d'ouvrir surement des brèches d'étude beaucoup plus poussées.

➤ **Les aspects sécuritaires**

Les aspects sécuritaires étant les plus importants dans le transport, se pencher sur les différents accidents notés serait un argument marketing de taille. Ce que nous proposons repose dans un premier temps sur des mises à niveau visant 3 groupes à savoir le personnel navigant (les chauffeurs, les receveurs et les contrôleurs).

Ceux-ci doivent avoir lieux au moins 2 fois l'année et comporter des modules portant sur le code de la route, l'accueil à réserver aux clients et la gestion des conflits, les dangers d'un sur chargement, le 1er secours en cas de problème avant l'arrivée des pompiers car nous avons noté qu'il existe des trousse de 1er soins mais celles-ci restent vides etc.

Dans un second temps mettre en place une cellule de sensibilisation qui interpellera les populations quant aux dangers de la route et des sur chargements, en collaboration avec les services des Sapeurs-Pompiers. Tout ceci dans l'optique d'une meilleure qualité de service, une conduite quasi irréprochable dans la circulation, une bonne gestion des « débordements », une première intervention en cas de problème avec un passager et surtout; une baisse des accidents mineurs que nous avons noté avec le système de fermeture des portes.

Nous revenons sur le système d'ouverture et de fermeture des portes. En notre sens, il n'est pas le meilleur. Il est plutôt propice aux accidents mineurs que nous avons notés. Un système d'ouverture en rotation serait mieux adapté.

➤ **le temps de voyage**

Le talon d'Achille de cette structure est et reste le temps de voyage. Ce que nous proposons est de mener une double étude portant sur les conséquences d'une diminution des temps de révolution et celle d'une augmentation du nombre de bus sur les lignes. Les conclusions de celles-ci pourront permettre de dire avec certitude laquelle des deux alternatives est la meilleure à 2 niveaux à savoir la rentabilité et la satisfaction de la clientèle. Le parc n'étant pas extensible car incluant des investissements lourds, la diminution des temps de révolution est la meilleure alternative en attendant les résultats de l'étude. Une autre alternative qui n'est certes pas liée à AFTU en particulier mais au transport en commun urbain en général qui est le transport en site propre. La mise en place à des endroits stratégiques ou même au mieux, tout au long des différents réseaux de transport, de voies dédiées au transport

en commun. En effet, le transport en site propre améliorera nettement la qualité de ceux-ci et pousserait, une plus grande partie de la population à y adhérer.

✓ **Les horaires**

Concernant les horaires, nous proposons la mise en place d'un dernier voyage qui ira au-delà de 21H. La permanence de cette desserte sera assurée par un système de rotation du personnel naviguant pour une répartition égale des tâches.

Au volet environnemental, vu que les concepts de transport propre sont en vogue, il faut maintenir le cap déjà pris et garder intacte la politique de renouvellement des minibus mise en place. Une conséquence directe de cette politique est une baisse du nombre de panne donc avantageux à long terme pour cette organisation et aussi un argument marketing de taille. La gestion des ressources humaines étant un autre volet assez sensible d'une exploitation, il faut formaliser les relations existantes entre les employeurs et les employés. Même si cela signifie leur donner des contrats à durée déterminée. Doubler au moins les équipages travaillant sur les lignes est aussi à mettre en option.

✓ **L'amélioration de la condition de travail**

Saluons au passage le projet de mise en place de mutuelle qui est une bonne initiative. Il serait possible pour l'amélioration des conditions de travail de mettre en place un système de recueil des avis de tout un chacun et surtout les prendre en compte. Par exemple, une boîte à idée serait la bienvenue, un système de récompense du meilleur personnel naviguant avec une distinction pas forcément pécuniaire pourrait être mise en place. Les critères étant à mettre en place en accord avec ces derniers.

CONCLUSION

Le transport est très important et occupe une place de choix dans les activités économiques à Dakar. Cette importance du transport tient à celle des activités économiques essentiellement orientées vers Dakar et sa région. Le caractère crucial de la relation qui existe entre le transport et l'organisation spatiale nous permet de penser que la résolution du problème des transports publics des voyageurs restera intrinsèquement liée à la problématique de l'aménagement de la presqu'île et l'évolution urbaine de l'agglomération actuellement commandée par le PDUD. Les urgences de l'heure, liées aux différents usages de l'espace disponible, commandent l'élaboration d'une nouvelle politique urbaine basée d'une part sur une approche qui intègre globalement l'urbanisation de l'agglomération par une politique de correction de la répartition spatiale des équipements et infrastructures

déstructuration territoriale et des fonctions industrielles, commerciales et sociales. D'autre part, l'instauration d'un règlement d'urbanisme coercitif permettrait d'améliorer la mobilité.

Le travail que nous venons de réaliser a été basé pour la majeure partie sur les résultats de notre enquête et ceux des entretiens que nous avons eu. Par la suite, nous avons mis en place des indicateurs que nous avons jugés pertinents que nous avons vérifiés.

Arrivé au terme de notre travail, une chose ressort assez clairement. Le service offert par AFTU a certes rempli une partie des missions qui lui ont été confiées mais reste encore perfectible. Ce qui corrobore notre hypothèse de départ. En effet, au regard des résultats auxquels nous avons abouti, les usagers sont globalement satisfaits du service proposé. Il leur a permis d'améliorer leurs déplacements et d'avoir une tarification fixe leur permettant ainsi de faire des prévisions financièrement parlant. De plus, il a permis d'assainir un tant soit peu le sous-secteur transport urbain en commun sur les plans organisationnels et institutionnels.

Cependant, comme nous le constatons encore de nos jours, les Ndiaga Ndiaye et autres cars rapides sont toujours présents et semblent ne pas vouloir se moderniser. En termes de politique d'amélioration de la mobilité urbaine que prône le CETUD, on note que la demande de transport urbain sans cesse grandissante n'est pas entièrement couverte malgré la mise en circulation des minibus d'AFTU.

Des mesures sont en train d'être prises dans ce sens comme l'arrivée des nouveaux minibus chinois. A la lumière des résultats de nos indicateurs, la viabilité d'AFTU ne semble pas être en danger. Cette étude pourrait être mieux appréhendée avec un échantillon d'une plus grande envergure.

Cependant comme nous l'avons souligné des points restent à améliorer pour un alignement avec des normes beaucoup plus strictes. Celles-ci leur permettant de se distinguer de leurs concurrents directs et indirects.

C'est ainsi que nous avons proposé entre autres comme solution à la situation la mise en place d'un dernier voyage qui ira au-delà de 21h dont le service sera rotatif, l'option pour les prochains minibus de système d'ouverture de fermeture des portes rotatifs, la formalisation des relations employeurs employé, la mise en place d'un service de cartes d'abonnement pour tout le réseau, la mise à niveau annuelle de son personnel navigant et enfin de manière beaucoup plus générale pour l'ensemble des acteurs du transport en commun urbain, des sites propres. Nous ne serions finir sans saluer les efforts fournis par l'ensemble des acteurs et exhorter les récalcitrants à y adhérer.

Nous ne terminerons pas aussi sans ouvrir des pistes de recherches. En effet, il reste des choses à faire. La priorité selon notre conception pour une amélioration de la fluidité dans le transport urbain reste le transport en site propre. Mettre en place une étude permettant de voir la possible faisabilité serait le bienvenu. Une seconde étude pourrait être aussi menée sur la possibilité d'introduire des taxis-motos qui seraient aussi une alternative aux différentes congestions observées çà et là et surtout aideraient à l'amélioration de la mobilité dans la région de Dakar.

Bibliographie :

- 1- SECK ,O. « amélioration du transport public des voyageurs à Dakar :cas AFTU et Dakar DEM Dikk », 2009 2010
- 2- FALL MBAYE NDEYE. Le programme de renouvellement du parc de transport en commun urbain de Dakar : approche géographie. Maitrise géographie. 2008
- 3- TREMBLAY, R, NDIAYE, E, H, « les caractéristiques des secteurs du transport urbain à Dakar » Perspective Afrique vol 3 (1-3) 2008.
- 4- DIAKHATE, M.M, « déséquilibre du tusse urbain et problématique de la mobilité dans l'agglomération dakaroise : analyse factorielle de la crise du transport terrestre et élément de gestion des déplacements urbain ».Sciences social et humaines vol.009 (2-2007) ,2007
- 5- SYLLA Ibrahima. Technologies de l'information et de la communication et mobilité en zone littorale : le cas de l'agglomération urbain de Dakar, DEA, géographie : UCAD faculté des sciences humaines. 2005

WEBOGRAPHIE :

Brune, François (2004, sept.). « De l'enfant-roi à l'enfant-proie : la nécessaire réglementation de la publicité ». Le monde diplomatique. Consulté le 20 sept. 2005. <http://www.monde-diplomatique.fr/2004/09/BRUNE/11449>

Fondation d'entreprise Médiamétrie(2002, 30 mai). Les jeunes et la publicité, sur le site AACC (Association des agences conseils en communication). Consulté le 20 sept. 2005 <http://www.aacc.fr/actualite/jeunes-et-publicite-2001.htm>

TABLE DES MATIERS :

DEDICACE.....	II
REMERCIEMENT	III
AVANT PROPOS.....	IV
SOMMAIRE	V
Liste des abréviations	VI
RESUME.....	VII
INTRODUCTION GENERAL	2
Chapitre I : cadre de l'étude : Entreprise.....	4
Section 1 : Présentation de l'entreprise AFTU.....	5
1. Historique :.....	5
2. Organisation générale de l'entreprise AFTU	6
Section 2 : Activités de transport ou de logistique de l'entreprise	8
1. Présentation générale de l'organisation des activités de l'entreprise AFTU	8
2. Présentation des moyens logistiques utilisés dans l'entreprise AFTU	9
a) Personnel du réseau AFTU et matériel roulant	9
b) Le matériel roulant :	9
Chapitre II : cadre analytique de l'étude	13
Section 1 : Présentation et analyse des résultats obtenus	14
1. Présentation des résultats obtenus par le biais des investigations.....	14
a)LES Motifs de Déplacement	14
b) La qualité de service proposé par AFTU	16
c) les conditions de travail du personnel	16
d) La conduite des chauffeurs : quelles appréciations ?.....	17
e) Le temps de voyages	17
f) la sécurité.....	18
2. Analyse par la matrice SWOT	19
□ Forces	19
□ Faiblesses	19
□ Opportunité	20
□ Menaces	20
Section 2 : Interprétation et recommandation	19
1. Interprétation.....	18

2. Recommandation	21
Conclusion.....	22
ANNEXES:	Erreur ! Signet non défini.
Bibliographie :.....	25
TABLE DES MATIERS :.....	27