REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un Peuple - Un But - Une Foi

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR
DE LA RECHERCHE, ET DE L'INNOVATION

Agrément n° 01/AG/SAC/ME/DES

MEMOIRE

Présenté par

Fatma TAHA

Pour l'obtention du diplôme de

MASTER TRANSPORT ET LOGISTIQUE

Domaine : Sciences de la Gestion
Mention : Ingénierie des Affaires
OPTION : Transport et Logistique

SUJET :

Analyse de la Mobilité Urbaine à Dakar à travers le système des Transports en Commun : Cas de Dakar Dem Dikk

……

Soutenu à Dakar le 28/ 01/2021 devant le jury composé de :

PRESIDENT DU JURY : Professeur Mor Talla DIALLO, Dr CHERIF GOUDIABY

ENCADREUR : Mamoudou DIALLO

SUPERVISEUR : Docteur Elsie Velda

Année académique : 2018/2019

DEDICACES

Je dédie ce mémoire à :

Mes parents (Que la terre leur soit légère),

Mon mari,

Mes enfants,

Mes frères,

Mes sœurs.

Ce travail est le vôtre.

Merci à Tous !

REMERCIEMENTS

J'ai pu faire ce travail avec le soutien et à l'appui de plusieurs personnes que je tiens à remercier chaleureusement :

- Notre Directeur Monsieur **Djiby Ly**, de par son charisme, sa simplicité et son ouverture,
- Monsieur **Mamoudou DIALLO**, qui avec une grande rigueur n'a managé aucun effort pour le bon déroulement de ce travail,
- Monsieur **Abdoulaye DIALLO**, spécialiste en transport et mobilité urbaine à Dakar Dem Dikk qui n'a managé aucun effort pour me donner les outils qu'il faut pour faire aboutir ce mémoire,
- A notre Guy qui ne nous laisse point une occasion pour poiroter, nous incite toujours à occuper le temps afin de progresser au maximum dans notre programme d'étude,
- Docteur **Elsie Velda ANGUEZOMO MEZUI**, pour sa disponibilité, sa rigueur et surtout pour sa pertinence pour le respect des normes de travail dans ce mémoire
- Mes chers Camarades - promotionnaires !

Merci à Vous !

LISTE DES ABREVIATIONS.

- **DDD :** Dakar Dem Dikk ou 3D
- **SSATP :** Subsaharian African Transport Program (Programme de transport en Afrique subsaharienne).
- **PDUD :** Plan de Déplacement Urbain à Dakar.
- **PIB :** Produit Intérieur Brut.
- **ANSD :** Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie.
- **CAMES :** Conseil Africain et Malgache pour l'Enseignement Supérieur.
- **CODESRIA :** Conseil pour le développement de la recherche en sciences sociales en Afrique.
- **VRD :** Voirie et Réseaux Divers.
- **AOF :** Afrique Occidentale Française.
- **SOTRAC :** Société des Transports du Cap Vert.
- **MITTD :** Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement.
- **CRD :** Comité Régionale de Développement,
- **CETUD :** Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar
- **PDU :** Plan Directeur d'Urbanisme
- **MEDES :** Mouvement des Entreprises du Sénégal
- **BRT :** Bus Rapid Transit
- **TER :** Train Express Régional
- **PAMU :** Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine
- **CDD :** Comités Départementaux de Développement
- **CNP :** Conseil National du Patronat du Sénégal
- **CNES :** Confédération Nationale des Employeurs du Sénégal

- **PPP :** Partenariat Public-Privé
- **AIBD :** Aéroport International Blaise Diagne
- **RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens**
- **SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer**

LISTE DES FIGURES

Figure 1: L'organigramme de DDD 25
Figure 2: 2.B- Organigramme de la Direction de l'exploitation 26

LISTE DES CARTES

Carte 1: Le découpage administratif de l'agglomération de Dakar 38
Carte 2: Le découpage administratif de l'agglomération de Dakar 39
Carte 3: la région urbaine de Dakar, 550 km², 3.2 millions d'habitants, 57 collectivités locales 41

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Répartition de la population dakaroise, sexe, superficie et densité par département. 40

SOMMAIRE

RESUME
INTRODUCTION 1
1ERE PARTIE : APPROCHE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE 3
CHAPITRE I : APPROCHE THEORIQUE 4
Section 1 : PROBLEMATIQUE : 4
Section 2 - Objectifs, Intérêt et Question de recherche : 7
Section 3 : Les hypothèses de recherche et Outils de Collecte de Données 8
Chapitre II : CADRE METHODOLOGIQUE 10
Section 1- Revue Critique de Littérature 10
Section 2 : Clarification des concepts : 12
2ème PARTIE : ANALYSE DU CADRE D'ETUDE 18
CHAPITRE III : PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE 19
Section 1 : Historique et Statut Juridique de Dakar Dem Dikk 19
Section 2 : Missions, Objectifs et Structuration de la société DDD 20
Section 3- Environnement macro et micro économique 35
Chapitre IV : Méthodologie de recherche, Présentation de résultats et recommandations. 58
Section 1 : Méthodologie Adoptée 58
Section 2 : Outils de collecte de données et techniques d'analyse 58
Section 3 : Présentation des résultats et vérification des hypothèses 59
Section 4: Analyse de la matrice SWOT de DDD 70
Section 5: Recommandations et difficultés rencontrées 74
CONCLUSION 79
BIBLIOGRAPHIE 81
TABLES DES MATIERES 82
ANNEXES 85

RESUME :

Le changement soudain de l'environnement urbain dakarois, la particularité de la ville qui tient à son site et les difficultés qui affectent le système de transport nous conduisent à penser à l'accessibilité au centre-ville par les usagers des transports en commun routiers.

Ainsi, l'analyse de la mobilité urbaine est abordée dans un cadre conceptuel et théorique.

En effet, des retombées lourdes pèsent sur la libre circulation en automobile au cœur de la ville. Ces tendances sont en majorité la croissance démographique et spatiale, la forte concentration des institutions dans la capitale, l'occupation anarchique de l'espace sans compter entre autre des dysfonctionnements notés dans le système de transport urbain et qui se manifestent par un déséquilibre de l'offre par rapport à la demande. Ce cocktail de fléau a pour conséquence de rendre difficile la mobilité urbaine et un accès pénible à la ville de Dakar.

Ceux qui souffrent le plus face à ce problème sont les usagers habitant la banlieue dakaroise, dont les ressources financières sont parfois limitées et qui pourtant constituent la majorité de la population urbaine.

Cette baisse de mobilité est mise en évidence par un allongement en termes de temps, de distance métrique et des coûts sociaux et économiques, cependant les politiques de transport mises en œuvre ne satisfont points aux demandes des usagers.

Mots clés : mobilité, système de transport, accessibilités, offre, demande, banlieue, usagers, population, urbaine.

ABSTRACT:

The sudden change in the urban environment of Dakar, the particularity of the city that is due to its site and the difficulties that affect the transport system lead us to think of the accessibility to the city center by road transport users.

Thus, the analysis of urban mobility is approached in a conceptual and theoretical framework.

Indeed, heavy fallout weighs on the free movement of cars in the heart of the city. These trends are mainly demographic and spatial growth, the high concentration of institutions in the capital, the anarchic occupation of the space without counting among other malfunctions noted in the urban transport system and manifested by an imbalance of space. supply in relation to demand. This cocktail of plague has the consequence of making difficult the urban mobility and a painful access to the city of Dakar.

Those who suffer the most from this problem are users living in the suburbs of Dakar, whose financial resources are sometimes limited and yet constitute the majority of the urban population.

This decline in mobility is evidenced by an increase in time, distance and social and economic costs; however, the transport policies implemented do not meet the demands of users.

Keywords: mobility, transport system, accessibility, supply, demand, suburbs, users, population, urban.

INTRODUCTION

INTRODUCTION

Le métropolisation en Afrique, et au Sénégal en particulier, permet de comprendre en quoi la mondialisation contribue à la transformation de ce continent et de ce pays. Elle se caractérise par l'émergence d'ensembles urbains gigantesques, se développant sur des aires de plusieurs centaines de km2. À Dakar, la dynamique métropolitaine s'accompagne de dysfonctionnements majeurs de la planification et de l'aménagement. L'évolution du transport urbain montre un compartimentage de l'espace, que l'absence de régulation de l'offre amplifie. Cependant, les réformes en cours participent aussi au nécessaire décloisonnement entre modèle de gestion du transport importé et pratiques sénégalaises.

Un des aspects négligés de la mondialisation est le rôle joué par les bailleurs de fonds internationaux dans la mise en place des politiques urbaines. Le modèle de la Banque mondiale (Godard, 2002) s'est imposé dans tous les pays d'Afrique et se caractérise dans le transport par différents processus, développés dans le cadre du programme SSATP (Sub Saharian African Transport Program) : restriction des dépenses d'investissement dans les transports publics, privatisation des compagnies d'État, construction de nouvelles infrastructures (voies, gares routières) et privatisation de leur gestion, professionnalisation des acteurs (entrepreneurs et chauffeurs), modernisation des parcs de véhicules, réforme des structures d'encadrement et des textes législatifs, création d'autorités autonomes de régulation.

Dakar a servi de ville pilote à la concrétisation du modèle. C'est en 1992, lors d'un séminaire placé sous les auspices de la Banque mondiale, que la réorganisation du secteur du transport urbain sénégalais a été conçue. Pour la première fois, toutes les parties prenantes ont été conviées, à commencer par les organisations professionnelles de transporteurs, à prendre leurs responsabilités dans la réforme. Près de quinze ans plus tard, et après moult péripéties, on peut considérer le modèle comme sérieusement écorné : la Banque mondiale n'a pas réussi à contrôler totalement les évolutions locales du transport urbain et les résultats obtenus sont loin d'être satisfaisants. La compagnie publique, créée en 1971 et soutenue par l'État, a disparu en 1998, à la suite d'une faillite due à une mauvaise gestion et à la détérioration des relations avec la tutelle étatique, dans un contexte contraignant d'économies budgétaires et de privatisation rampante. Celle qui lui a succédé, DAKAR DEM DIKK, rencontre d'énormes difficultés pour asseoir son développement (situation juridique et financements mal définis, capital non fixé, parc de bus peu étoffé jusqu'en 2004 et en mauvais état). L'incapacité du

service public à assurer les dessertes se traduit par l'omniprésence d'opérateurs privés concurrents : la part de marché du transport artisanal par minibus est ainsi passée de 18 % en 1980 à 95 % en 2000. Les groupements d'opérateurs dominent les espaces publics où s'organise et se développe le transport urbain : ils multiplient les créations de gares informelles et réadaptent les carrefours et les voies, un peu partout dans la ville.

Les fonctions de Dakar-Plateau font du centre-ville un lieu où se définissent et se renforcent les convergences, un lieu de rassemblement, de convivialité, de mixité, de richesses culturelles et artistiques, de confrontations entre l'offre et la demande de transport. C'est également un lieu de forte concentration d'activités commerciales, administratives ludiques et touristiques. Le stationnement anarchique défie les politiques d'organisation de l'espace et limite l'efficacité de la gestion des équipements de transport.

Le choix du sujet intitulé **« Analyse de la mobilité urbaine à travers le système des transports en commun : Cas de la société Dakar Dem Dikk »** n'est pas fortuit. En fait, les difficultés de circuler à Dakar surtout aux heures de pointes, l'accroissement de la distance moyenne parcourue par jour et par usager, l'usage ségrégué de certains modes de déplacements notamment la voiture privée sont, entre autres, autant de facteurs qui ont guidé notre choix et mériteraient une analyse plus approfondie selon notre entendement.

Pour mener à bien notre travail, nous avons divisé notre étude est en deux grandes parties :

Dans une première partie, on présentera les cadres théoriques et méthodologiques de l'étude. Elle fera l'objet d'étude sur : la problématique de l'étude, la revue critique de la littérature, les objectifs et hypothèses de recherche, la description des concepts sont successivement abordés. Aussi le cadre de l'étude, la délimitation de l'étude, la technique et l'outil de collecte des données.

La deuxième partie abordera les cadres organisationnels et analytiques de l'étude. Dans cette partie, nous détaillerons : la présentation de DDD et son environnement, son système d'organisation et de fonctionnement. Le cadre analytique, cette partie est consacrée à l'analyse de l'apport de DDD sur la mobilité urbaine, la description du questionnaire, la vérification des hypothèses, l'analyse SWOT de DDD et des recommandations générales que spécifiques pour DDD.

1ERE PARTIE : APPROCHE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE

CHAPITRE I : APPROCHE THEORIQUE

Section 1 : PROBLEMATIQUE :

A haut développement démographique cadencé (plus de 3miilions d'habitants sur 0,28% du territoire) Dakar constitue un handicap à l'économie. Les entraves à cette mobilité causent des préjudices assez importants à l'économie. Le déplacement quotidien des personnes et des biens est indispensable au développement économique du pays malgré cela DAKAR comme toutes les autres capitales de la sous-région Ouest Africain est toujours confronté à ces maux en terme de mobilité urbaine.

L'Etat sensible à ce problème, a mis en place des politiques pour solutionner ces défaillances et améliorer les déplacements des personnes. Un nombre très élevé de personnes se rend au quotidien au centre-ville la plupart pour des raisons économiques et le soir ils regagnent la banlieue qui est leur lieu de résidence. La concentration de plus de 60% des activités dans la ville et la totalité des infrastructures dans le centre-ville (administrations, banques, écoles, hôpitaux…) font que la mobilité est gangrénée dans son essor. La morphologie de la ville qui conditionne le déplacement d'un flux de personnes de la banlieue vers le centre-ville et l'exode rural constituent des causes des problèmes de transport dans l'agglomération dakaroise.

On peut également ajouter :

- ✓ **Mauvaise qualité des routes**

Le patrimoine routier du Sénégal est hérité de la colonisation. Les routes s'usent très vite à cause des pratiques de certaines personnes morales dans l'exécution de leurs activités. Nous pouvons citer :

- ☞ **La société sénégalaise de l'électricité** par les fréquentes installations de câbles électriques qui ont fini par changer la morphologie des routes ;
- ☞ **La Société des eaux** par les installations de tuyaux
- ☞ **La Sonatel** et les autres **sociétés sous-traitantes** qui coupent les routes sans prendre le soin de les réfectionner après leurs travaux.

En plus de cela, il y a des ordures qui remplissent les rues, des eaux sales en temps d'hivernage qui bloquent le passage aux véhicules obligés d'emprunter d'étroites ruelles pour

se frayer difficilement une voie de sortie. Sans compter les véhicules garés le long des trottoirs et les petits commerces.

- ✓ **La congestion**

Le problème des congestions est un phénomène courant dans la mobilité des populations dakaroises. Dans certains lieux elles sont fréquentes c'est le cas de Cambérène et dans d'autres lieux elles sont occasionnelles soit à cause d'un accident, d'un chantier de travaux publics ou soit un événement religieux.

Il y a une forte présence des véhicules destinés au transport collectif qui ne répondent pas au besoin en matière de confort de sécurité de régularité et de rapidité ce qui encourage l'augmentation des véhicules particuliers. En plus on constate le non-respect du code la route par les sénégalais.

- ✓ **Les défauts de régularité**

La fréquence des bus de DDD et des bus TATA est irrégulière. Les populations ont des difficultés pour se déplacer et perdent beaucoup de temps à cause de l'attente dans les arrêts bus. Les passagers arrivent fatigués à leurs lieux de travail et font des efforts pour se lever tôt le matin, restent debout pendant de longues minutes devant les arrêts, avant de s'entasser comme des sardines dans les bus. Une situation qui a forcément des impacts négatifs sur leur rendement au travail et sur l'économie nationale.

- ✓ **Les accidents**

Ils sont récurrents dans la mobilité à Dakar et ont diverses causes à savoir l'état des routes, le non-respect du code de la route, l'excès de vitesse, l'ivresse, la tolérance dans l'application des textes et règlements etc.

Les conséquences se ressentent en termes de surcouts importants pour l'Etat de même que pour tous les acteurs de la mobilité urbaine. La mauvaise situation de la mobilité urbaine de Dakar a un effet au bon fonctionnement des structures macroéconomiques tel le port autonome de Dakar (PAD).

Il a été même conçu un Plan de déplacements urbains de Dakar (PDUD), 2008-2025 :

• Facilité de déplacement des personnes

• Compétitivité de l'économie

• améliorer l'efficacité et la fiabilité des transports de voyageurs et de marchandises

• maîtriser l'aménagement du territoire

• Qualité de vie

• accroître la sécurité routière

• préserver l'environnement

• rehausser la qualité des espaces publics

• Efficacité et équité du financement

Malgré ces mécanismes élaborés, n'empêche le problème des embouteillages pour accéder à la ville de Dakar perdure ; ces difficultés rencontrées pour accéder au centre-ville nous a amenés à appréhender le sujet : la mobilité urbaine à Dakar et nous avons pris comme société phare Dakar Dem Dikk.

La société Dakar Dém Dikk, l'entité phare mise en place pa l'Etat du Sénégal pour contrer ce fléau, elle-même est confrontée à divers obstacles pour atteindre ses objectifs car le problème sur la mobilité persiste : il est très difficile de circuler dans Dakar et particulièrement aux heures de pointe.

Au décours de ce constat, nous nous sommes posés comme principale question de savoir :

Sous quel angle la société DDD pourra contribuer efficacement à faciliter la mobilité urbaine à Dakar ?

Cette question centrale nous permettra aussi de soulever d'autres sous questions :

- Quels sont les voies et moyens que l'Etat du Sénégal a mis en place pour résoudre les problèmes de mobilité urbaine à Dakar ?

- Est-ce que l'Etat du Sénégal a mis à la disposition de la société DDD des moyens suffisants pour développer et pérenniser son activité dans le marché du transport en commun ?

- Est-ce que la société Dakar Dem Dikk sera en mesure de résoudre les difficultés de mobilité urbaine à Dakar ?

- La société DDD dispose-t-elle de moyens efficaces pour satisfaire ses usagers et faire face à la concurrence ?

- Est-ce que l'Environnement de Dakar est favorable à l'évolution et à l'atteinte des objectifs de la société DDD ?

Section 2 - Objectifs, Intérêt et Question de recherche :

2.1- Les objectifs de la recherche :

Les objectifs de la recherche sont des contributions que le chercheur espère apporter à un problème donné tout en déclinant les activités sur lesquelles il souhaite s'appesantir. Ainsi, pour la réalisation harmonieuse de notre travail, nous l'avons segmenté en deux grandes parties essentielles : l'objectif général et les objectifs spécifiques.

Au décours de notre travail, nous nous sommes fixées deux objectifs à atteindre notamment un objectif général et des objectifs spécifiques.

2.1.1- L'objectif général :

L'objectif général visé à travers cette étude est de faire un diagnostic sur la mobilité urbaine pour en juger les performances et de la qualité de desserte des transports collectifs pour trouver les moyens et solutions pouvant rendre le système transport au Sénégal plus performant, accessible et une mobilité urbaine plus facile.

Il s'agit d'analyser les conditions selon lesquelles les véhicules de transports collectifs DDD permettent d'offrir un service aux populations pour accéder aisément et en un temps record au centre-ville de Dakar, le Plateau à partir des autres secteurs du territoire urbain.

Cette étude devra passer par une analyse du macro environnement (la position géographique) des différents facteurs de l'accessibilité au centre urbain Dakar mais aussi par une étude du système de transport et des besoins de mobilité des populations.

2.1.2- Les objectifs spécifiques:

1- appréhender la mobilité par voie routière des personnes au sein de l'espace urbain dakarois,

2- analyser le comportement et les choix modaux des usagers notamment sur DDD;

3- analyser les facteurs d'accès au centre-ville;

4- disposer de données fiables devant former une base pour une mise en place d'un Système de transport solide et organisé.

2.2- Intérêt de l'étude :

La mobilité en tant que facteur et indicateur de développement peut être confrontée à un dysfonctionnement dû à différents facteurs. La capitale sénégalaise, Dakar qui compte plus de trois millions d'habitants, bénéficie de deux sociétés de transports qui tentent de répondre aux besoins en déplacement des populations.

Notre but vise d'abord de faire un diagnostic sur la mobilité urbaine, en analyser les performances et l'impact d'une mobilité réduite sur les populations et sur l'économie, puis de préconiser des recommandations à DDD allant dans le sens de l'améliorer ; faire une étude des disciplines de la situation afin de proposer des solutions alternatives. C'est une réponse aux manquements des politiques de transport mises en place depuis les indépendances.

Par ailleurs, l'intérêt du sujet réside du fait qu'il propose des solutions qui concilient et l'amélioration de la mobilité urbaine et l'amélioration du cadre de vie de la population dakaroise. Ce qui contribue à booster le développement des activités économiques.

Le choix du sujet intitulé **« ANALYSE DE LA MOBILITE URBAINE A DAKAR PAR LE SYSTEME DES TRANSPORTS EN COMMUN : CAS DE LA SOCIETE DAKAR DEM DIKK»** n'est pas fortuit. En fait, les difficultés d'accès au centre de la ville surtout en heures de pointes, l'accroissement de la distance moyenne parcourue par jour et par usager, l'usage ségrégué de certains modes de déplacements notamment la voiture privée sont, entre autres, autant de facteurs qui ont guidé notre choix et mériteraient une analyse plus approfondie selon notre entendement.

Pour essayer de comprendre l'origine de ce phénomène, nous sommes parties des hypothèses suivantes :

Section 3 : Les hypothèses de recherche et Outils de Collecte de Données

3.1- Les Hypothèses de Recherche

Pour atteindre ces objectifs, nous sommes partis des quatre hypothèses suivantes :

Hypothèse 1 - Les phénomènes de croissance et l'occupation désordonnée de l'espace urbain impactent sur la fluidité de la circulation à Dakar.

Hypothèse 2 - Une mauvaise organisation logistique à un impact sur la performance de DDD.

Hypothèse 3 -L'aménagement de la voirie et le changement des comportements des usagers à un impact sur l'accessibilité urbaine.

Hypothèse 4 -Une bonne gestion des transports DDD incitera les usagers à choisir leur flotte.

3.2- Les Outils de Collecte de Données :

Par collecte de données, on entend l'approche systématique qui consiste à réunir et à mesurer des informations en provenance de sources variées, afin d'obtenir une vue complète et précise d'un domaine d'intérêt. Les techniques utilisées sont : la recherche bibliographique, l'enquête, les guides d'entretien, l'observation directe et l'observation participante. Les outils utilisés pour la collecte des données sont les suivants : le questionnaire et les guides d'entretiens.

Chapitre II : CADRE METHODOLOGIQUE

L'approche méthodologique nous permettra de résoudre au mieux le thème de notre étude en mettant l'accent sur les différents concepts et étapes du problème posé par le sujet.

Elle repose sur une suite logique des étapes permettant une réflexion préalable sur le sujet. Elle évoque également les techniques d'investigation et une série d'entretien avec les personnes ciblées, afin de définir les critères d'analyse et les axes de réflexion. La méthode de résolution du problème reposera sur :

- ✓ Des enquêtes terrains ;
- ✓ Des recherches documentaires
- ✓ Des recherches Web
- ✓ Des recherches sur des Thèses de Doctorants…

Section 1- Revue Critique de Littérature

Quelques ouvrages consultés nous ont permis d'avoir une meilleure compréhension sur la mobilité urbaine.

Nous pouvons citer Arnaud Banos et Thomas Thé Venin dans leur livre « Systèmes de transport urbain ». C'est ainsi que l'urbaniste Jane Jacobs affirmait des 1961 « lorsque que l'on rend la cité plus accessible, l'ensemble des utilisations entrecroisées des différentes fonctions urbaines diminuent inévitablement ».

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

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

Nous avons aussi consulté un autre ouvrage d'Arnaud Banos et Thomas Thé Venin « mobilité urbaine et risque de transport ». Ce livre traite de l'exploration de la mobilité urbaine et de ses risques.

Nous nous sommes aussi intéressées à l'étude de **BRAHIM R. (1988)** qui montre que la croissance urbaine a un impact considérable sur le système des transports.

Il souligne également que l'insuffisance des moyens de transport collectif a contribué au développement des transports individuels notamment la voiture particulière.

Dans son étude sur **« les transports collectifs dans les villes Africaines»**, **TAPSOBA-KABRE C.(1989)** identifie et analyse les difficultés de mise en place et de maintien des transports collectifs dans le système de transport de Africain. Elle propose la volonté politique comme stratégie de développement et de pérennisation des transports collectifs.

En tous ces auteurs qu'ils ont abordés les différents axes concernant le transport collectif urbain nous avons remarqué qu'ils ont mis l'accent que sur l'aspect économique que ce dernier peut apporter mais ont moins parlé sur la satisfaction des besoins qu'attende la population.

Cependant il faut aussi noter que très peu d'études ont été réalisées sur la ville de Dakar et toutes celles qui ont été effectuées ne concernent pas la satisfaction de la population.

Nous regrettons toute fois que ces ouvrages particulièrement intéressent dans leur grande ligne ne laisse aucune place aux problèmes lié à la satisfaction de la population mais abondent plus sur le volet économique.

Pour bien faire notre travail de recherche, nous avons procédé à une recherche documentaire.

L'étude a débuté par cette dernière qui a été fondamentale à l'élaboration de notre bibliographie.

Grace à cette recherche documentaire, nous avons pu nous référer aux résultats d'autres chercheurs qui se sont intéressés à ce même sujet.

Nos sources d'informations pour cette recherche documentaire ont été principalement le CODESRIA, la Direction de Ministère des Transports Terrestres et du Désenclavement (MTTD), le CETUD, la Direction de DAKAR DEM DIKK, les travaux de Thèse et d'autres articles trouvés dans Internet (publiés par la Banque Mondiale entre autre).

En plus de notre recherche documentaire, nous avons pu consulter les rapports de l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).

Cette recherche documentaire nous a permis non seulement d'avoir des connaissances sures les transports de façon générale mais aussi d'acquérir des notions dans le domaine des transports publics urbains.

Section 2 : Clarification des concepts :

Paul Vidal de la Blache, 1913, Des caractères distinctifs de la géographie.

« Faire l'histoire d'un mot, ce n'est jamais perdre sa peine. Bref ou long, monotone ou varié, le voyage est toujours instructif. […] Ces termes, dont le sens, plus ou moins grossièrement défini par les dictionnaires, ne cesse d'évoluer sous la poussée des expériences humaines, nous arrivent grossis, pour ainsi dire, de toute l'histoire qu'ils ont traversée. Seuls, ils permettent de suivre et de mesurer avec une exactitude un peu lente (le langage n'est pas un appareil enregistreur très rapide) les transformations d'un groupe de ces idées maîtresses que l'homme se complait à croire immobiles, parce que leur immobilité semble garantir sa sécurité.»6

Aussi, cette citation interpelle-t-elle sur la nécessité de considérer un mot, une idée, non pas comme quelque chose d'immuable ou pétrifié mais bien au contraire comme un élément à remettre en question dans une perspective dynamique et évolutive. C'est la raison pour laquelle il nous incombe de faire une analyse des concepts utilisés dans ce mémoire.

- **Mobilité Urbaine :**

La mobilité peut être définie comme le rapport social au changement de lieu, c'est-à-dire comme l'ensemble des actions qui concourent au déplacement des personnes et des objets matériels. Dans ce cadre très large, les transports sont les systèmes techniques directement dédiés à ces déplacements.

Une première nécessité pour le raisonnement qui suit est de préciser ce qu'il convient d'entendre par mobilité urbaine. Le terme de mobilité, tout d'abord, contient une idée de mise

en mouvement. Il fait référence à une notion de déplacement. De manière très générale, un déplacement est une opération qui consiste à se rendre d'un lieu à un autre, dans le but de réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport. Le déplacement est donc défini par la notion de motif, ou encore, de réalisation d'une activité, par le biais de l'utilisation d'un mode de transport (Orfeuil,1996).

Le mode de transport est le moyen de locomotion emprunté pour effectuer le déplacement. La marche à pied, les deux-roues ou la voiture particulière sont les modes de transport individuel, à l'inverse des transports en commun qui sont les modes de transport collectif.

La mobilité urbaine concerne les déplacements des individus pris dans un environnement urbain, pour l'opposer aux déplacements interurbains ou ruraux réalisés dans un environnement non urbain. Traditionnellement, la mobilité urbaine intéresse l'ensemble des déplacements effectués de manière quotidienne par les individus en milieu urbain (Raux, Andan, 1988 ; Andan, Faivre d'Arcier, Raux, 1994). Elle relève des activités habituelles ou routinières des individus (Haumont, 1994). La mobilité urbaine exclut par conséquent les déplacements exceptionnels comme les déplacements professionnels de longue distance ou les déplacements pour vacances. Elle concerne au contraire les déplacements récurrents liés au travail, aux achats et aux loisirs. Elle est parfois qualifiée de mobilité relative aux activités « banales » des individus (Bieber, Massot, Orfeuil, 1993). S'agissant des personnes précisément, elle considère la pratique de déplacements des individus appréhendée dans un contexte spatial propre à l'urbain et limitée, en termes de temps, à leur cadre de vie habituel (Orfeuil, Troulay, 1989). En termes d'importance, elle représente grosso modo un tiers des voyageurs-kilomètres annuels (Chausse, 1996).

Dans le propos qui suit, la mobilité urbaine définit l'ensemble des déplacements de personnes relatifs à des activités quotidiennes liées au travail, aux achats et aux loisirs, inscrits dans un espace urbain. La notion d'espace urbain dans cette définition reste cependant relativement floue. Il convient donc de préciser le champ spatial de réalisation de la mobilité urbaine. Un exposé du contexte urbain et de ses mutations permet de cadrer la mobilité urbaine et son évolution.

La mobilité repose sur l'existence de l'immobilité. En effet, il existe des réalités sociales – comme les villes, les régions, les sociétés... – qui n'ont de pertinence et de valeur que dans le cadre d'une localisation précise : ce sont des biens situés, par opposition aux biens mobiles, que sont, par exemple, les marchandises ou la monnaie.

Si nous imaginons un Monde (entendu comme l'espace habité d'échelle planétaire) dépourvu de biens situés, nous devons penser à un système de déplacement profondément différent de celui que nous connaissons, qui serait de nature tourbillonnaire puisque la propension à bouger serait comparable pour tous les êtres et objets de la planète. La croissance des mobilités que nous observons ne s'oriente pas dans cette direction et on ne saurait parler, sauf en jouant sur les mots, de nomadisme à propos des mobilités contemporaines. En revanche, se met en place un continuum sans rupture entre les circulations de courte portée temporelle et

les migrations de plus longue durée. La distinction entre « les pendulaires » (déplacements quotidiens liés au travail) [...]

- **Congestion:**

La congestion du trafic est un afflux de véhicules sur une section routière donnée. Elle se traduit par une circulation lente du trafic (très en deçà de la vitesse moyenne autorisée sur la voirie). Les causes de la congestion peuvent être diverses et variées. On peut citer la configuration du réseau routier, l'effectif du parc automobile, les migrations alternantes, etc. Les manifestations de la congestion du trafic sont : l'arrêt de la circulation, la circulation lente et difficile, la consommation supplémentaire de carburant, le retard des travailleurs, la vitesse réduite des véhicules, les longs temps d'attente des transports collectifs.

- **Système :**

Un système est un ensemble d'éléments interagissant entre eux selon certains principes ou règles. Un système est déterminé par :

- sa frontière, c'est-à-dire le critère d'appartenance au système (déterminant si une entité appartient au système ou fait au contraire partie de son environnement) ;
- sa mission (ses objectifs et sa raison d'être) ;
- ses interactions avec son environnement ;
- ses fonctions (qui définissent ce qu'on a le droit de faire ou non les entités faisant partie du système, leur organisation et leurs interactions) ;
- ses ressources, qui peuvent être de nature différente (humaine, naturelle, matérielle, immatérielle...), leur organisation et leurs interactions (WIKIPEDIA).

- **Transport :**

Le transport est le déplacement d'objets, de marchandises, ou d'individus (humains ou animaux) d'un endroit à un autre. Les modes de transport incluent l'aviation, le chemin de fer, le transport routier, le transport maritime, le transport par câble, l'acheminement par pipe-line et le transport spatial. Le mode dépend également du type de véhicule ou d'infrastructure utilisé. Les moyens de transport peuvent inclure les véhicules à propulsion humaine, l'automobile, la moto, le scooter, le bus, le métro, le tramway, le train, le camion, la marche à pied, l'ascenseur, l'hélicoptère, le bateau ou l'avion, etc. Le type de transport peut se caractériser par son appartenance au secteur public ou privé.

- **Accessibilité :**

L'accessibilité dans les transports définit la possibilité pour tous d'accéder aux systèmes de transport, qui renvoie en partie à la question des personnes à mobilité réduite.

L'accessibilité est aussi une notion de la géographie et de l'économie qui rend compte de la plus ou moins grande facilité avec laquelle on peut accéder à un lieu en utilisant les moyens de transport. La définition économique de l'accessibilité met l'accent sur la possibilité d'une interaction entre agents économiques dans les lieux que l'on cherche à atteindre (travail, achat, etc.). À partir de cette notion il est possible de construire des mesures d'accessibilité pour évaluer la performance spatiale et territoriale des réseaux de transport.

- **Offre /Demande :**

La notion d'offre, sur un plan économique, désigne la quantité de produits ou de services disponibles, qui sont prêts à être vendus. Cette notion est indissociable de la demande, qui est la quantité de produits ou de services que les consommateurs sont prêts à acheter.

La confrontation de ces deux notions donne l'état du marché pour un produit ou un service précis, et aboutit à la fixation d'un prix. L'évolution de ce prix dépend donc des deux facteurs.

La confrontation de ces deux notions donne l'état du marché pour un produit

Quand l'offre augmente par rapport à la demande, il y a trop de biens à vendre. Les prix ont donc tendance à baisser. Inversement, quand la demande augmente par rapport à l'offre, il n'y a pas assez de biens à vendre, les prix ont donc tendance à monter. Cette confrontation de l'offre et de la demande s'applique à tous les actifs qui nécessitent un prix. Du plus simple (alimentaire, bien de consommation...) au plus important (automobile, immobilier), en passant par les actifs plus virtuels (les actions cotées en Bourse notamment ou les taux d'intérêt).

- **Banlieue :**

La banlieue désigne la ceinture urbaine qui entoure une ville-centre. Elle est constituée des communes environnantes de la ville-centre autrefois d'anciens faubourgs extra-muros, et progressivement rattachées à elles par l'étalement urbain. Les banlieues sont souvent distinguées par leur distance à la ville-centre. On trouve la proche banlieue, plus généralement appelée « petite couronne » autour de la ville-centre, et grande banlieue, qui désigne les communes les plus périphériques rattachées au périurbain. La notion de banlieue dénote des formes urbaines différentes de celles de la ville sans pouvoir exister de façon totalement

indépendantes de celles-ci. L'existence des banlieues est donc le résultat d'un débordement de la ville au-delà de ses murs ou limites (souvent inhérent à l'existence de ces limites) ou encore d'un étalement urbain.

- **Usagers :**

Un usager est une personne qui utilise un service public, par opposition :

- au client, celui qui utilise les services d'une entreprise privée,
- à l'adhérent, celui qui est membre d'une organisation privée.

On parle de l'usage d'un bien, alors que l'on parle d'usagers d'un service.

Exemples :

- usager des transports en commun (l'utilisation de ce terme par les transporteurs ferroviaires et aériens est sujet à caution dans la mesure où il s'agit de services marchands: on lui préfère souvent le terme de client)
- usager d'une bibliothèque ou d'une médiathèque...usager de la santé qui utilise ou est susceptible d'avoir à utiliser les services de santé, publics ou privés

- **Population :**

Les populations humaines désignent les groupes humains définis selon des critères variables pouvant reposer sur l'entité politique du territoire qu'ils occupent (on parle ainsi de la population d'un État), sur la nature géographique de ce territoire (par exemple population urbaine par opposition à population rurale), ou sur d'autres critères tels que la langue, la nationalité, l'ethnie. L'étude des populations relève de la démographie, de la sociologie et de la géographie humaine.

On distingue parfois la "population" d'un pays (ensemble des personnes physiques qui résident sur le territoire national, durablement ou temporairement) du peuple qui désigne la communauté des individus au sein de cette population, souvent vu sous l'angle politique.

- **Dualité :**

Caractère ou état de ce qui est double en soi ; coexistence de deux éléments de nature différente (s'oppose à unité).

- **Mouvement Pendulaire :**

Le déplacement pendulaire, appelé aussi migration ou mobilité pendulaire, est le déplacement journalier de la population des grands centres urbains entre les lieux de domiciles et les lieux de travail ou de scolarité.

2ème PARTIE : ANALYSE DU CADRE D'ETUDE

2ème PARTIE : ANALYSE DU CADRE D'ETUDE

CHAPITRE III : PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE

Le transport est un élément important de la politique de développement économique et social d'une nation. Ces conséquences directes sur les différents secteurs de la vie d'un pays font que le transport urbain en particulier, participe de manière déterminante à la stabilité et à l'harmonie globale d'une nation. Pour notre thème, nous avons choisi de nous approcher de Dakar Dem Dikk, la société phare de transport en commun public au Sénégal afin de mieux la connaitre.

Section 1 : Historique et Statut Juridique de Dakar Dem Dikk

1.1- Historique de la société DDD

En novembre 1998 lors de la liquidation de la SOTRAC (société de transport du CAP VERT) suite à des difficultés dans sa gestion, l'absence de structure de transport et l'urbanisation sans cesse croissante ont accentué les problèmes de mobilité à Dakar ; cela a entrainé la création d'un vaste réseau de transport en commun clandestins (cars rapides et taxi clando) dont l'Etat jusqu'aujourd'hui d'ailleurs ne peut s'en défaire. Il était donc à ce moment-là, devenu urgent de mettre en œuvre une politique de transport adéquate afin de pallier ce problème de transport dans la capitale.

Face à cette demande de transport importante et non satisfaite ; l'Etat a pris l'initiative de créer sur les cendres de SOTRAC deux ans après sa liquidation la société Dakar Dem Dikk (3D) qui a démarré ses activités officiellement le 1er janvier 2001.

1.2- Statut Juridique de DDD

Dakar Dem Dikk est une société anonyme de droits sénégalais, avec une participation majoritaire de l'Etat, au capital social d'Un Milliard Cinq Cent Million (1 500 000 000) CFA réparti en 15 000 actions de Cent Mille (100 000) CFA chacune.

Ce capital est majoritairement détenu par l'Etat du Sénégal (76,68%) ; le GIE-and « liggey jarignu » en détient 13,33% et les 10% restants sont repartis à parts égales entre la SARL Sénécartours, le GIE solidarité et la CNART ASSURANCES.

Elle a été créée officieusement le 30 décembre 2000 pour une durée de 99 années. L'exercice social dure 12 mois, du 1er janvier au 31 décembre de chaque année. Son siège social est sis

au km 4.5 Avenue CHEIKH ANTA DIOP et dispose actuellement de plus de 400 bus et plus de 2000 agents.

Section 2 : Missions, Objectifs et Structuration de la société DDD

2.1- Les missions :

La mission principale de Dakar Dem Dikk est d'assurer dans les meilleures conditions le transport des populations dans toute l'agglomération dakaroise et desservir l'ensemble des régions du Sénégal. Cette mission lui a permis d'être dans la lignée à satisfaire le besoin des transports collectifs de la région de Dakar. La société se voit assigner l'impérative fonction de transporter des personnes à partir d'itinéraires fixes :

- Satisfaire la demande en déplacement de la population perdu par l'ex-SOTRAC ;
- Se positionner, en respectant toutes les normes relatives aux transports collectifs urbains de la ville de Dakar avec des moyens de plus en plus accrus, fiables et accessibles financièrement, par la majorité des usagers.

2.2- Les objectifs :

Parmi les objectifs il y'a ceux qu'on peut considérer comme secondaires que l'entreprise compte développer à moyen et long terme, en Afrique et plus particulièrement au Sénégal. Il s'agit des activités suivantes :

- Tous types de transport internes ou internationaux, par voie terrestre de toute nature, de voyageurs, de marchandises ou des matériels ;
- La mise en place, l'exploitation et l'organisation de circuits pour le transport des voyageurs et tous services nécessaires au transport du client de son point d'origine à son point de destination ;
- L'acquisition, la location et la vente de tous moyens de transport ;
- L'importation, l'exportation, le courtage, la consignation, l'emmagasinage, le warrantage, l'achat, la vente, le commerce en général de tous types de véhicules, voitures, pièces détachées, matériels automobiles de toutes sortes et de toutes provenances ;
- L'installation, la fabrication, la mise en place d'unités industrielles de construction automobile et de fabrication de pièces détachées ;
- La location de véhicules automobiles et la vente de pièces détachées ;

- La prise de participation par tous moyens dans toutes entreprises ou sociétés ayant un objet similaire, connexe ou complémentaire.

2.3- La Structuration de DDD

La société est actuellement dirigée par un conseil d'administration composé de neuf (09) membres nommés par l'assemblée générale ordinaire des actionnaires pour une durée de fonctions de six (06) ans maximum. Cinq (05) membres dont le président représentant l'Etat et ses ministres de tutelle (équipement et transport, économie et finance) et les quatre (04) autres actionnaires comptent un représentant chacun.

Le conseil d'administration nomme le directeur général, il est révocable à tout moment. Dans l'exercice de ses fonctions, il est investi des pouvoirs les plus étendus qu'il exerce dans la limite de l'objet social et sous réserve de ceux expressément attribuées aux assemblées générales et au conseil d'administration. L'actuel Directeur général de Dakar Dem Dikk est Me Omar Bounkhatab SYLLA élu le 02 Septembre 2020 en remplacement de Me Moussa DIOP.

Le cadre institutionnel des transports urbains est assez original. L'Etat est l'acheteur dominant représenté par son ministère des infrastructures terrestres et du désenclavement. Épaulé également par une institution originale, le CETUD qui joue un rôle important, mais à géométrie variable : autorité concédant, régulateur organe consultatif, instance de coordination.

L'organisation de Dakar Dem Dikk se présente comme suit :

2.3.1- Le Conseil d'Administration (CA)

Le conseil d'administration nomme le directeur General, il est révocable à tout moment.

Dans l'exercice de ses fonctions, il est investi des pouvoirs les plus étendus qu'il exerce dans la limite de l'objet social et sous réserve de ceux expressément attribuées aux assemblées générales et au conseil d'administration.

Le conseil d'administration sur la politique stratégique mise sur pied par l'Etat pour permettre à la direction générale de bien dérouler ses programmes. Le conseil d'administration nomme le directeur général, de ce fait le C. A, remplace le directeur

général en cas de besoin. Le C.A est l'autorité principale par rapport à toute procédure mise en place par la société DDD.

2.3.2- La Direction Générale (DG)

Sous l'autorité du conseil d'administration, elle est chargée d'assurer le développement et la pérennité de la société. Elle a pour principales activités :

2. Concevoir et conduire la politique générale de la société a court, moyen et long terme,
3. Veiller à la croissance rentable et au renforcement de l'image de l'entreprise,
   - Assurer au personnel des conditions de travail reconnues satisfaisantes et des possibilités d'évolution de carrières,
   - Evaluer et contrôler les performances individuelles et collectives des différentes unités
   - Garantir aux actionnaires une satisfaction durable pour une qualité irréprochable de l'offre de service,
   - Faire respecter les contraintes légales et économiques liées au transport,
   - Valider le plan marketing sur la base des objectifs globaux et la politique de communication de la société
   - Veiller à l'équilibre financier de la société,
   - Définir et formaliser la politique qualité et s'assurer de sa mise en œuvre,
   - Faire périodiquement un compte rendu fidèle de la situation technique, administrative et financière de la société au conseil d'administration.

2.3.3- Le secrétariat général (SG)

Sous l'autorité directe du directeur General, il est chargé de coordonner, de superviser et de contrôler les activités de toutes les directions et services placés sous sa responsabilité. Il assiste le directeur général dans ses missions. Il a pour principales activités :

- Assurer une bonne coordination des unités placées sous sa responsabilité ;
- Assister le directeur général dans la définition des politiques de l'entreprise ;
- Superviser la gestion des ressources humaines ;
- Superviser la mise en œuvre de la politique financière ;
- Superviser la mise en œuvre de la politique d'informatisation de l'entreprise ;
- Assurer une bonne gestion des achats et des approvisionnements ;
- Superviser le traitement des affaires juridiques ;
- Veiller à la mise en œuvre de la politique commerciale ;

- Assurer l'intérim du directeur général en cas d'absence ou d'empêchement ;
- Exercer la délégation de pouvoir et de signature sur les domaines de compétences délégués par le directeur général ;
- Elaborer les rapports périodiques d'activités ;
- Assurer le secrétariat du conseil d'administration ;

2.3.4- La Direction Technique (DT)

Sous la supervision directe du secrétariat générale, elle est chargée de conseiller le directeur général sur toutes les questions techniques, mettre en place et gérer une organisation qui répond à la stratégie technique globale de l'entreprise.

2.3.5- La Direction des Ressources Humaines et de la Formation (DRHF)

Sous la supervision directe du secrétariat générale, elle est chargée de définir et de mettre en œuvre la stratégie, la gestion prévisionnelle et la formation du personnel. Elle est chargée de mettre en œuvre les politiques des recrutements qui sont définies par la direction générale.

La société DDD regorge des ressources humaines très diverses avec différents profils en accord avec le secteur d'activité de la société et aussi elle est chargée de définir et de mettre en œuvre la stratégie du centre de formation, de coordonner, de superviser, et de contrôler toutes les activités de formation.

La stratégie organisationnelle de DDD est ce qui fait sa force, la diversité et la spécificité de ses ressources humaines lui permettent de gagner une place de choix dans le secteur du transport. La société DDD occupe une bonne place en termes d'effectifs avec 2204 agents.

Concernant le management des ressources à DDD, la politique de recrutement en vigueur voudrait que tout recrutement réponde à un besoin réel pour une bonne gestion prévisionnelle des carrières et effectifs. L'opinion actuelle consiste à assurer un dosage pour bénéficier de l'expérience professionnelle des uns et du dynamisme des autres.

2.3.6- La Direction de l'Exploitation (DE)

Sous l'autorité directe du secrétariat générale, elle est chargée de planifier, organiser, contrôler et coordonner l'exploitation des réseaux conformément à l'orientation stratégique de l'entreprise.

Principales activités :

- Mettre en place une organisation de l'exploitation capable de prendre en charge le transport des voyageurs ;
- Organiser, superviser et coordonner l'ensemble des activités des différentes divisions de la direction ;
- Veiller au respect des conventions de transport ;
- Veiller à la fiabilité des données statistiques recueillies au niveau réseaux ;
- Veiller au respect des ratios et normes d'exploitation et à l'élaboration des tableaux de bord périodiques ;
- Conseiller le directeur général sur toutes les questions relatives au transport public ;
- Evaluer et identifier les besoins de formation et former ses collaborateurs.

Elle a comme collaborateurs direct, le chef de division du trafic, le chef de division control trafic, le chef de division méthodes et le chef de division suivi et évaluation

2.3.7- La Direction Financière et Comptable (DFC)

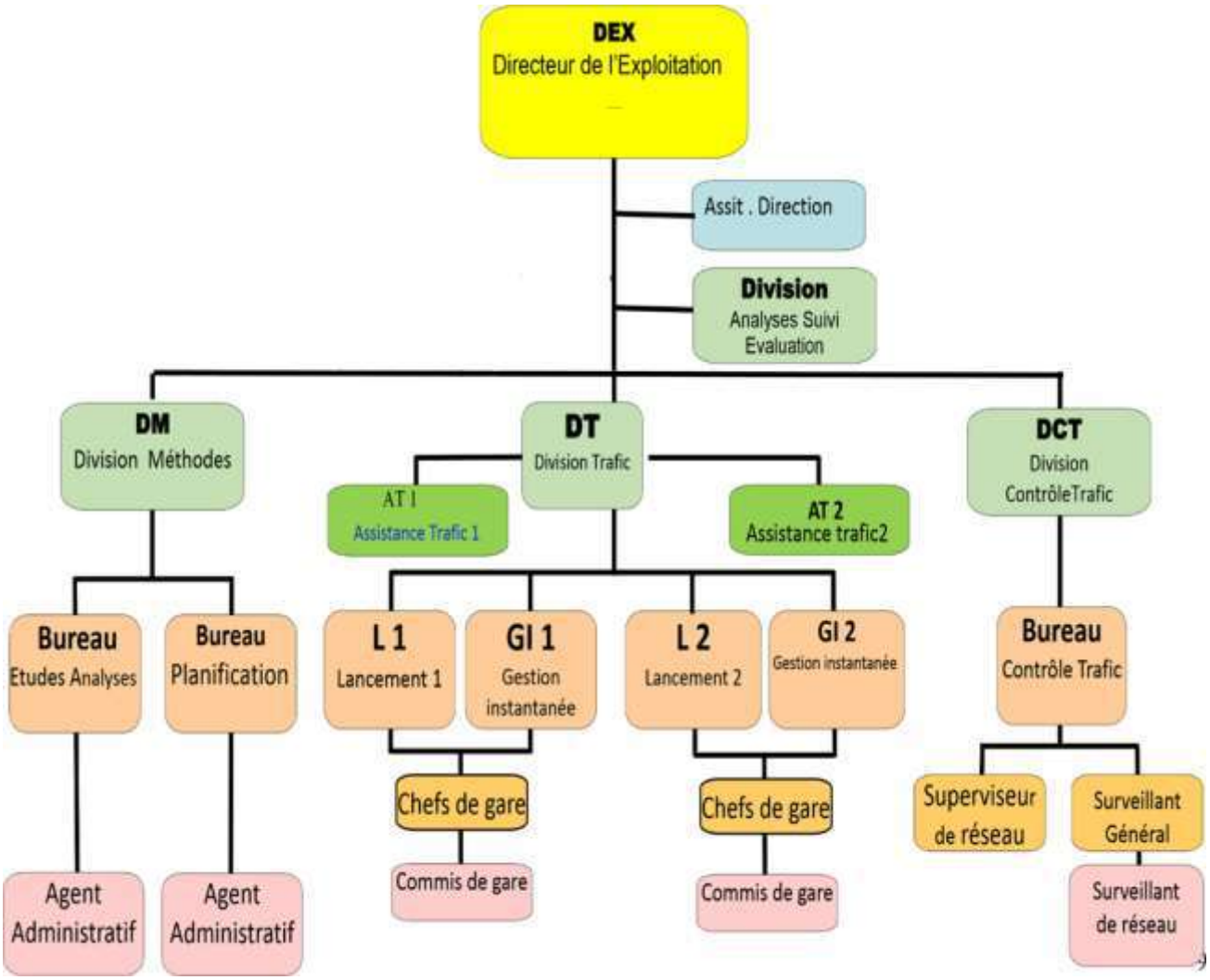
Sous la supervision directe du secrétariat générale, elle est chargée de mettre en œuvre les politiques de finances élaborées par la direction générale et de veiller à la rationalisation et l'optimisation des dépenses et de mettre en œuvre des stratégies de contrôle de gestion.

2.3.8- La Direction Commerciale et Marketing (DCM)

Elle est chargée de préparer des stratégies et actions commerciales pour l'offre de transport et l'ensemble des services connexes beaucoup plus attractives.

Figure 1: L'organigramme de DDD

Figure 2: 2.B- Organigramme de la Direction de l'exploitation



2.4- Les zones d'intervention

Des activités visant le développement du transport sont effectuées par DDD qui couvrent toute la ville de Dakar. Il s'agit de l'exploitation d'un réseau de transport urbain.

Ce réseau comprend : le réseau public et les services particuliers :

2.4.1- Le réseau public :

Il est constitué du sous-réseau urbain qui consiste à assurer le déplacement de la population à l'intérieur de la zone urbaine et le sous-réseau de banlieue qui assure le déplacement de ces derniers à l'intérieur de la banlieue mais aussi entre la banlieue et la zone urbaine.

Outre ces deux sous-réseaux, le réseau public comprend aussi le réseau élèves/étudiants qui assure le déplacement des élèves, des étudiants et même des enseignants vers les établissements scolaires. Sa particularité par rapport aux autres est que les voyageurs sont acheminés vers l'université et les écoles.

2.4.2- Les services particuliers :

Ils sont constitués des conventions, de l'inter modalité PTB-DDD et du transport du personnel de DAKAR DEM DIKK.

Les conventions sont des contrats signés entre DAKAR DEM DIKK et les différents établissements scolaires de la place (EF : école française), AMJ (Anne marie Javouhey), CSC (collège sacre cœur). Ce contrat consiste à transporter leurs élèves de leurs lieux d'habitation à leur école moyennant une rémunération qui s'effectue mensuellement. Dans ce cadre, l'école française Jean Mermoz est leur principal client.

L'inter modalité PTB-DDD est un contrat entre ces deux sociétés et qui permet à DDD de transporter les clients du PTB, le matin, de l'échangeur de CYRNOS vers le centre-ville, le soir, du centre-ville vers la gare ferroviaire.

2.4.3- Le réseau de DDD

Le réseau est l'ensemble des lignes et infrastructures exploitées par DDD. Il est concédé par le CETUD et couvre la quasi-totalité de la région de Dakar. Celui-ci se caractérise par sa forme géométrique, son fort taux démographique, la concentration des activités dans le département de Dakar, etc. Le plan de déplacements urbain de Dakar (PDUD) fait état de 9

000 000 de déplacements journaliers en 2015 en tout mode de transport confondu d'après les dernières informations de CETUD (Conseil Exécutif des transports urbains à Dakar).

Les mouvements pendulaires entre le centre et la banlieue constituent l'essentiel des flux de déplacements motorisés en raison de la concentration des services et équipements publics dans les zones du Plateau et de Fann.

Le réseau public de DAKAR DEM DIK est composé de 30 lignes, soit 1030.24 km. Une forte demande est enregistrée aux heures de pointes : de 5 h 30 à 10 h banlieue vers ville et de 16 h à 21 h 30 h ville vers banlieue. Toutes ces raisons renseignent sur les difficultés auxquelles est confrontés DDD pour une exploitation efficiente et rationnelle du réseau.

- Le réseau urbain

LIGNE 1 : (Parcelles Assainies – Place Leclerc)

Parcelles Assainies – Corniche (unités 10-9-15) – Dior – Acapes Dispensaire Norade – Passage entre 22 et 24 – Virage à droite – Tronçon Marché Grand-Médine – VDN – Relais – Avenue Cheikh Anta Diop – Avenue Blaise Diagne – Avenue Jean Jaurès – Avenue André Peytavin – Avenue George Pompidou – Place de l'Indépendance – allées Canard – Esso Port – Embarcadère – Place Leclerc.

LIGNE 4 : (Liberté 5 – P. Leclerc)

Terminus Dieuppeul – Cité Derklé – Khar Yalla – Cité Marine –CEG Dieuppeul 3 – Camp Sapeurs-Pompiers – Cité Sacré Cœur – Collège Sacré Cœur – Sicap Karack – Avenue Bourguiba – Dial Diop ex rue 10 –Point E – HLM Fass – Canal Gueule Tapée – Avenue Blaise Diagne – Avenue Jean Jaurès – Boulevard de la République – Avenue Léopold Sédar Senghor – Allées Canard-Esso Port Embarcadère – Terminus Leclerc.

LIGNE 7 : (Ouakam – Palais 2)

Terminus Ouakam - Cité Assemblée – Comico – Av Cheikh Anta Diop (route de Ouakam) – Avenue Blaise Diagne – avenue Jean Jaurès – Avenue André Peytavin – Avenue Georges Pompidou – Place de l'Indépendance – Avenue Léopold Sédar Senghor – Avenue Nelson Mandela – Palais de Justice.

LIGNE 8 : (Aéroport Yoff – Palais 2)

Terminus Aéroport – Cité Asecna – Yoff Village – Stade Léopold Sédar Senghor – Patte d'Oie – Grand Yoff – Cité des Eaux – Avenue Bourguiba – Rue Dial Diop – (ex rue 10) – Zone B – Rocade Fann – Bel Air (Point E) – Avenue Cheikh Anta Diop (Cité Universitaire) – Avenue Blaise Diagne – Avenue Jean Jaurès – Bld de la République – Avenue Léopold Sédar Senghor – Avenue Nelson Mandela – Palais de Justice.

LIGNE 9 : (Liberté 6 – Palais 2)

Liberté 6 – Sacré Cœur – Terminus Dieuppeul – Allées Ababacar Sy – Rond-Point Jet d'Eau – Allées Cheikh Sidate (Niary Tally) – Eglise Sainte Thérèse – Avenue Dial Diop (ex rue 10) – Bld Général De Gaule – Avenue Malick Sy - Avenue Blaise Diagne – Avenue Jean Jaurès – Avenue André Peytavin – Avenue Pompidou – Avenue Léopold Sédar Senghor – Avenue Nelson Mandela – Palais 2.

LIGNE 10 : (Liberté 5 – Palais 2)

Terminus Dieuppeul – Cité Derklé – Khar Yalla – Cité Marine – CEG Dieuppeul 3 – Eglise Martyrs de l'Ouganda (rue 11 x P) – Stade Marius Ndiaye Avenue Bourguiba – Relais – Avenue Cheikh Anta Diop – Rue Aimé Césaire – Corniche Ouest – Village Artisanal de Soubédioune – Prison Central – Bld de la République – Avenue Léopold Sédar Senghor – Avenue Nelson Mandela – Palais 2.

LIGNE 13 : (Liberté 5 – Palais 2)

Terminus Dieuppeul – Avenue Cheikh Ahmadou Bamba (ex rue 13 Prolongée) – Station Castors – Cité Port – Lycée Kennedy – Bld Général De Gaule – Allées Papa Guèye Fall – Avenue Faidherbe – Esso Port – Place de l'Indépendance – Avenue Léopold Sédar Senghor – Avenue Nelson Mandela – Palais 2

LIGNE 18 : (Dieuppeul - Dieuppeul)

Terminus Dieuppeul – Cité Derklé – Khar Yalla – Cité Marine – Avenue Cheikh Ahmadou Bamba (ex rue 13 Prolongée) – Station Castors – Cité Port – Rocade Fann Bel Air – Colobane – Police Bel Air – Grand Moulin de Dakar – Quai de pêche – Esso Port – Place de l'Indépendance – Avenue Georges Pompidou – Avenue André Peytavin – Route de la Corniche – Avenue Malick Sy – Rue 6 – Gueule Tapée – Lycée Delafosse – Avenue Cheikh Anta Diop – Ecole Normale Supérieure – Avenue Bourguiba – Rond-Point Jet d'eau – Allées Ababacar Sy – Terminus Dieuppeul.

LIGNE 20 : (Dieuppeul - Dieuppeul)

Terminus Dieuppeul – Allées Ababacar Sy – Jet d'eau – Avenue Bourguiba – Ecole Police (Relais) – Avenue Cheikh Anta Diop – Hôpital Fann – Cité Universitaire – Lycée Delafosse – HLM Gueule Tapée – Rue 6 – Avenue Malick Sy – Corniche Ouest – Avenue Peytavin – Avenue Pompidou – Place de l'Indépendance Esso Port – Bld de l'Arsenal – Central Bel Air (MTOA) – Grands Moulin de Dakar – Police Bel Air – Colobane – Angle Mousse – Avenue Cheikh Ahmadou Bamba – Station Castors – Cité Marine Khar Yalla – Cité Derklé – Terminus Dieuppeul.

LIGNE 23 : (Parcelles Assainies – Palais 1)

Terminus des Parcelles – Ecole Dior – Cités Diamalaye – Hlm Grand Médine – Reprise Route du Terminus – Eglise – Route des Niayes – Echangeur du Stade Léopold Sédar Senghor (Amitié) – Cité Keur Khadim – Camp Pénal – Route du Front de Terre – Cité des Eaux – Avenue Bourguiba – Relais – Avenue Cheikh Anta Diop – (Route de Ouakam) – Marché SAHM – Gueule Tapée – Rue 6 – Avenue Malick Sy - Avenue Blaise Diagne – Avenue Jean Jaurès – Bld de la République – Avenue Léopold Sédar Senghor – Hôpital Principal – Avenue Nelson Mandela – Hôpital Le Dantec – Palais de Justice.

LIGNE 121 : (Scat Urban – Leclerc)

Terminus Scat Urban – Mairie grand Yoff – Cité Cse – Les deux voies de Sipres Les deux voies de Liberté 6 – Collège Sacré Cœur – Sicap rue 10 – Lycée Blaise Diagne – Place ONU – Canal 4 – HLM Fass – Travaux communaux – rue 22 prolongée – Rts – Allées Papa Guèye Fall – Avenue Faidherbe – Place de l'indépendance – Albert Sarraut – Terminus Leclerc.

- Le réseau Banlieue

LIGNE 2 : (Daroukhane – P. Leclerc)

Daroukhane – Corniche-Hamo – Terminus Guédiawaye – Marché Sahm – Ecole Canada – Route des Niayes – Tally Boumack (route de l'Ouest) – Bountou Pikine – RN 1 – Péage Pikine – Cité des Eaux – Avenue Bourguiba – Avenue Cheikh Ahmadou Bamba (ex Rue 13 Prolongée) – Bld Général De Gaule – Rue 25 – Avenue Blaise Diagne – Avenue Jean Jaurès – Avenue Georges Pompidou – Place de l'Indépendance – Esso Port – Leclerc.

LIGNE 5 : (Guédiawaye – Palais 1)

Terminus Guédiawaye – Route de la Corniche – Cité des Enseignants – Maison du PAI – Cité Hlm – Golf – Route des Niayes – Police de Parcelles Assainies – Pont du Stade Léopold Sédar Senghor (Echangeur) – Patte d'Oie – Autoroute – Passage Cyrnos – Avenue Lamine Guèye – Avenue André Peytavin – avenue Jean Jaurès – Bld de la République – Avenue Léopold Sédar Senghor – Avenue Nelson Mandela – Palais de Justice.

LIGNE 6: (Guédiawaye – Palais 1)

Guédiawaye – Cambéréne - Case – Route des Niayes – Police des Parcelles Assainies – Marché Grand-Médine – Cité Keur Damel – VDN Sipres – Camp Pénal – Derklé – Liberté 5 – Allées Khalifa Ababacar Sy - Jet d'Eau – Niary Tally – Enam – Bld Général De Gaule – Allées Papa Guèye Fall – Avenue Faidherbe - Avenue Lamine Guèye – Avenue André Peytavin – Avenue Jean Jaurès – Bld de la République – Avenue Nelson Mandela – Palais 1

LIGNE 11 : (Keur-Massar - Lat-Dior)

Terminus Keur Massar – Foret classee – Croisement keur massar – Fass Mbao – Diamaguène – Thiaroye/mer – Croisement Pikine – Route Nationale – Autoroute – Corniche des Hlm – Colobane – Caisse de sécurité sociale – Bd Général De Gaule (Centenaire) – RTS – Rond-Point Poste Médina – Blaise Diagne – Sandaga – Terminus Lat-Dior

LIGNE 12 : (Guédiawaye – Palais 1)

Terminus Guédiawaye – Cité des Enseignants – Maison du PAI – Hlm Guédiawaye – Domaine de Guédiawaye – Lycée Canada – Route des Niayes – Tally Boubess – Marché poissons – Route de Rufisque – Capa – TP Cap Vert – Cité des Eaux – Avenue Bourguiba – Relais Avenue Cheikh Anta Diop (Hôpital Fann) - Avenue Blaise Diagne – Avenue Jean Jaurès – Bld de la République – Avenue Léopold Sédar Senghor – Avenue Nelson Mandela – Palais de Justice.

LIGNE 15 : (Rufisque – Palais 1)

Terminus Rufisque – Mosquée Keuri Kaw – Sortie Rufisque (Dioukoul) – Sicap Mbao – Diamaguène – Croisement Pikine – Route de Rufisque – SCOA – SONACOS – Bld de l'Arsenal –Esso Port – Place de l'Indépendance – Avenue Léopold Sédar Senghor – Avenue Nelson Mandela – Palais 1.

LIGNE 16 A: (Malika – Palais 1)

Terminus Malika – Yeumbeul – Tally Diallo – Icotaf – Cité Lobatt Fall – Rond-Point Lobatt Fall – Autoroute – Colobane – Rond-point Colobane – Place Bakou – Cfao Technologies – Cyrnos – Arsenal – Place de l'Indépendance – Palais de justice 1.

LIGNE 16 B: (Malika – Palais 1)

Terminus Malika – Station Keur Massar – Croisement Keur Massar – LGI – Diamaguène – Thiaroye – Sips – Sotiba (seras) – Yarakh – Capa Virmaud – Place Bakou – (Scoa) – Police Bel Air – Bel Air – GMD – Sofrigal (môle 8) – Cyrnos (sur le pont) – Caserne Sapeurs-Pompiers – Avenue Lamine Guèye (Sandaga) – Avenue André Peytavin – Avenue Jean Jaurès – Boulevard de la République – Avenue Léopold Sédar Senghor (Roume) – Hôpital Principal Assemblée Nationale – Hôpital Le Dantec – Palais 1.

LIGNE 208 : BAYAKH – RUFISQUE

Gorom 01- Gororm 02 - Bambilor - Noflaye - Sangalkam - Keur Ndiaye Lo – Rufisque

LIGNE 213 : RUFISQUE – DIEUPPEUL

Gare de Rufisque -HLM SIPRES – ZAC Mbao – Grand Mbao – Stade Mbao – Petit Mbao – Croisement Petit Mbao – RN1 – poste Thiaroye – péage – sortie Cambérène – patte d'oie – Marche Grand Yoff – Police Grand Yoff – Rond-Point Liberté 6 – 2 voies Liberté 6 – Rond-Point JVC – Terminus Dieuppeul.

LIGNES 217 : Thiaroye - Ouakam

Dépôt Thiaroye - police Thiaroye – Route des Niayes – Pikine – Canada Golf Fadia – Case – Croisement 22 – Eglise – Terminus parcelles Assainies – Dior Centre Bceao – Route cimetière Yoff – Route de L'Aéroport – Ngor– route des Almadies – Mamelles – Marché ouakam - Terminus Ouakam.

LIGNE 218 : Thiaroye - Aéroport

Dépôt Thiaroye – Route Nationale N° 1 – Pikine – patte d'oies – Foire Vdn – Sipres – ancienne piste – Ouakam – marché Ouakam – terminus Ouakam route des mamelles – route des Almadies – Ngor – Terminus aéroport.

Ligne 219 : Terminus Daroukhane – Ouakam

Daroukhane – marché Ndiarème – deux voies notaires Terminus Guédiawaye Stade Amadou Barry – Marché Sham – Marché Jeudi corniche – Croisement Béthio - Fadia – Case – Pont

Sénégal 92 – Hyacinthe Thiandoum 6 Deux voies liberté 6 – Ancienne Piste – Hôpital militaire de Ouakam – Comico – Cité Asecna – Cité Assemblée – Terminus Ouakam.

LIGNES 220 : RUFISQUE – GUEDIAWAYE

Terminus Rufisque –Djoutiba –HLM Rufisque- SIPRES- SEDIMA-Lycée Jaxaay-2 voies Jaxaay- Station Keur Massar –Terminus Malika – Malika Plage – Sortie Autoroute – Serigne Assane – Lycée Limamoulaye Terminus Guediawaye.

LIGNE 221 : GADAYE – ALMADIES

Cité Gadaye (Filaos) - Corniche Daroukhane - Hamo 6 - Arrêt Dial Mbaye- PAI – Dalal Diam – Case – Police PA – Pont senegal emergent – Route de l'aéroport -Yoff Tonghor – Cite Asecna – Rond-point ngor – Ngor village – Almadies.

Ligne 227 : Terminus Keur Massar– Terminus Parcelles

Terminus Keur Massar – Station Keur Massar – Hôpital Keur Massar – P Ass Keur Massar Terminus Malika – Malika plage – Sortie autoroute – Stade amadou Barry – CES CANADA – Pharmacie Golf – Fadia - Case – Croisement 22 – église – Terminus Parcelles.

Ligne 228 : Terminus Rufisque – Yenne

Terminus Rufisque – ville de Rufisque – Bargny – Diamniadio Yenne.

Ligne 232 : Baux Maraichers - Aéroport :

Baux Maraichers – Yarakh – Cafétéria – Hann Maristes – Cours Sainte Marie de Hann – Usine des eaux – Front de terre – Khar Yalla - Rond-Point Liberté 6 - deux voies vers camp leclerc – Foire – Itinéraire ligne 8 – Terminus Aéroport.

LIGNE 233 : BAUX MARAICHERS – PALAIS 1

Baux maraichers- RN1- Croisement Cambérène- Mariste- Castors - Itinéraire ligne13 Rond-point maison PS - Hampathé Ba - Claudel - Immeuble Dieze- Rue 6- Malick Sy - Poste Médine- du foncier – E Malick -Avenue Peytavin - Ponty – place de l'indépendance hôpital principal – hôpital Le Dantec- palais

LIGNE 234 : JAXAAY – LECLERC

Mosquée Niakoul Rab -Ecole Panthéon -2 voies Jaxaay- Station Keur Massar- Croisement Keur Massar- Fass Mbao- Diamagueune -Poste Thiaroye- Péage -Colobane -Grand théâtre- Avenue Sarraut- Leclrec.

Les lignes AIBD et Ministères Diamniadio

- **Ligne 401** : Ouakam

Terminus Ouakam - Mamelles - Croisement Almadies – Ngor- Yoff - Rte de l'Aéroport - Foire - VDN- Direction Générale DDD - Rond-Point JVC- Rond-Point Liberté 6 - Itinéraire 213- Police Grand Yoff -Pharmacie Patte d'Oie- Autoroute à Péage- Diamniadio - Ministères.

LIGNE 402 : Thiaroye

Thiaroye – RN1 – Rufisque Ouest – Bargny - Diamniadio – Ministères

LIGNE 403 A : Parcelles (vers AIBD) PA – Dalal Diam – Itinéraire 227 – 2 voies Jaxaay – Sedima – Péage – AIBD.

LIGNE 403 B : Parcelles (vers Ministères)

PA – Dalal Diam – Itinéraire 227 – 2 voies Jaxaay – Sedima – Péage – Diamniadio - Ministères.

LIGNE 404 A : Leclerc : (vers AIBD)

Leclerc- Albert Sarraut - Itinéraire ligne 13 – Colobane - Autoroute à Péage –Diamniadio - Itinéraire ligne 228 - Diass- Croisement Kiréne – Croissement zone fret -AIDB.

LIGNE 404 B : Leclerc : (vers Ministères)

Leclerc- Albert Sarraut - Itinéraire ligne 13 – Colobane - Autoroute à Péage –Diamniadio - Ministères.

LIGNE 405 : Dieuppeul

Dieuppeul – Jet D'eau – Bourguiba – Allées Seydou Nourou Tall – Canal 4 – Autoroute

Section 3- Environnement macro et micro économique

3.1- Le cadre physique et démographique

3.1.1- Le cadre physique :

La géographie de la région de Dakar distingue trois (03) grandes zones d'ouest en est :

L'extension occidentale qui se divise elle-même en trois zones: la zone sud-est correspondant au quartier de Plateau, d'altitude comprise entre 15 et 10 m; la zone centrale regroupant le quartier populaire de la Médina, les quartiers résidentiels de Fenêtre Mermoz, Point E et la zone industrielle avec moins de 10 m d'altitude ; la partie nord-ouest avec plus 60 m d'altitude, elle est la plus élevée de la région qui abrite les villages traditionnels de Ouakam, Ngor, Yoff;

La deuxième grande partie est une succession de dunes abritant entre elles une série de lacs asséchés très fertiles appelés les « Niayes », elle correspond aux Villes de Pikine et Guédiawaye La partie orientale est un ensemble de collines et de plateaux d'altitudes inférieures à 50 m. elle abrite le département de Rufisque et c'est seulement dans cette partie de la région où il y a actuellement des zones rurales.

Le découpage administratif et au développement urbain épouse, dans une large mesure cette morphologie multiforme.

3.1.2- Le cadre démographique

Á l'instar des autres villes capitales métropolitaines d'Afrique subsaharienne, Dakar se caractérise par une accélération rapide et anarchique de l'urbanisation et de la demande de transport.

C'est l'une des conséquences d'un fort taux de croissance naturelle de la population en majorité de jeunes à mobilité élevée auxquelles s'ajoutent des défaillances de l'Etat dans ses politiques de développement urbain et de transport. Selon les résultats du recensement de la population de 2013, la région est urbanisée à 96.4% et regroupe près de la moitié de la population urbaine nationale.

Mais il y a un manque notoire de mixité urbaine, d'intégration sociale, de régulation de l'offre et demande de transport et de mobilité urbaine. Les multiples séquences urbaines marquant la répartition morphologique de Dakar en trois (03) grandes parties d'ouest en

est sont matérialisées par la carte suivante : la ville structurée, ville consolidée et ville en devenir.

L'accélération de la croissance urbaine qui est canalisée dans le sens ouest-est par la morphologie de la région alors que les biens, équipements et services économiques et sociaux de base concentrés à 80% à l'extrême Ouest dans la Ville de Dakar (Ville structurée) et particulièrement dans le Plateau. Les activités socio-économiques et les infrastructures et équipements de bases sont inégalement répartis autour de trois grands pôles que sont Ville de Dakar, Pikine-Guédiawaye et Rufisque-Bargny.

L'expansion urbaine fulgurante multiforme s'accompagne naturellement d'une forte croissance démographique inégalement répartie dans l'espace. La forme urbaine exiguë et le fait que la quasi-totalité des services de base et des activités économiques se localisent au Plateau multiplient et complexifient les enjeux du transport et de la mobilité urbaine à Dakar.

Les lieux d'habitation sont enclavés et/ou éloignés des lieux d'activités quotidiennes et d'approvisionnement en biens et service sociaux de base, donc difficile d'accès. Confronté aux contraintes physiques du site et à l'architecture urbaine, le tracé des grands axes et de voies structurantes est parfois unidirectionnel.

Cela témoigne de la forte demande de service de transport et de mobilité contraint par la forme du site et l'inadéquation de l'offre. En conséquence ces mouvements contraignants, pendulaires pour la plupart du temps, complexes et pénibles font que l'offre de transports est déficitaire. Le niveau de la qualité du service est bas et décroissant. En outre, le transport est coûteux et la réglementation du système de tarification du transport public non uniforme et non harmonisée est parfois bafouée.

Les quatre (04) villes de la région de Dakar sont en même temps les départements. Elles ont le statut de commune et constituent l'agglomération de la région de Dakar. Le département de Dakar qui constitue la principale zone d'activités et ceux de Pikine, Guédiawaye et Rufisque qualifiées de dortoirs présentent des inégalités de développement socio-économique et démographique.

La position géographique de la région de Dakar et ses fonctions politique, administrative, économique, culturelle, sociale font d'elle un pôle générateur de déplacements internes, vers les autres régions et à l'international, un lieu de transit vers d'autres horizons.

Depuis l'époque coloniale, Dakar a hérité d'un vaste réseau de communications, d'industries et d'édifices publics. Elle abrite le port, les grosses industries assurant la transformation des produits locaux destinés à l'exploitation et au conditionnement des produits importés destinés au marché national. Les centres commerciaux font de la région un véritable centre industriel et d'échange.

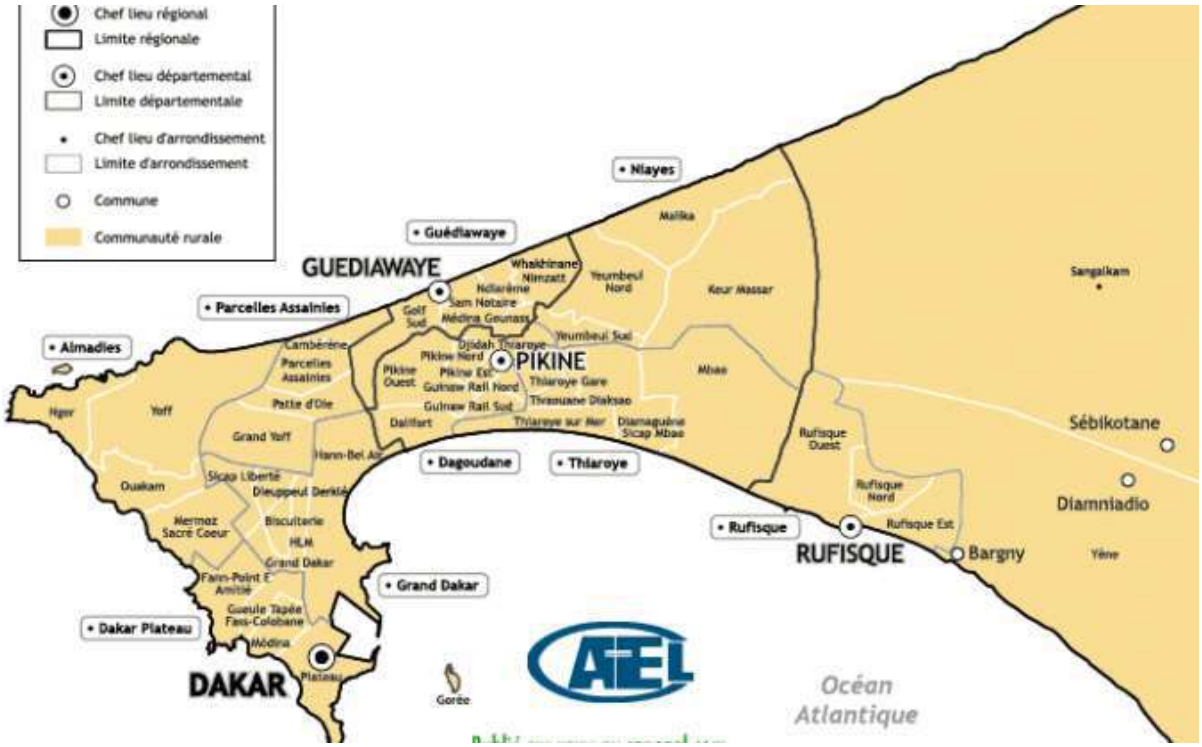
En outre, Dakar a toujours été un creuset culturel et intellectuel avec la présence l'Université Cheikh Anta DIOP et plusieurs écoles et instituts de tout niveau sans compter les sites historiques. Il y a aussi l'implantation de grandes banques et institutions financières, des entreprises de télécommunications et des multinationaux. Malgré les politiques d'aménagement du territoire, de développement régional et de décentralisation, l'agglomération de Dakar regroupe la plupart des emplois permanents et est le lieu d'approvisionnement du reste du pays sur plusieurs domaines. Elle abrite plus des 8/10 des activités d'échange, service et industrielles du Sénégal (ANSD, 2015).

Dakar, la capitale sénégalaise, est directement confrontée à ces réalités problématiques et doit faire face à une demande sociale sans cesse croissante dont celle du transport. Le contexte social et démographique actuel de Dakar est marqué par une croissance très rapide de la population. Les résultats du dernier recensement de la population du Sénégal (2014) donnent un taux de croissance annuelle de l'ordre de 4,5 à 5%. Cette augmentation rapide résulte d'une part d'un taux d'accroissement naturel et d'autre part d'un apport migratoire très important.

La population de l'ensemble de la région de Dakar est estimée à 2 267 356 habitants, avec une densité moyenne de 4 145 habitants / Km2, soit 22% de la population totale sur une superficie ne représentant que 0,3% du territoire national (ANSD, 2015). Cette croissance démographique forte et rapide a engendré un phénomène urbain sans précédent.

L'évolution spatiale de la région s'est faite de manière concomitante avec celle de la population. Toutefois, la croissance urbaine a été plus rapide que l'accroissement démographique. Avec un taux moyen d'expansion territoriale de 6% entre 1921 et 1951, ce taux est passé à 8% entre 1961 et 1981. Ce développement urbain rapide de Dakar a agi de façon significative sur le système de transport.

Carte 1: Le découpage administratif de l'agglomération de Dakar



Carte 2: Le découpage administratif de l'agglomération de Dakar

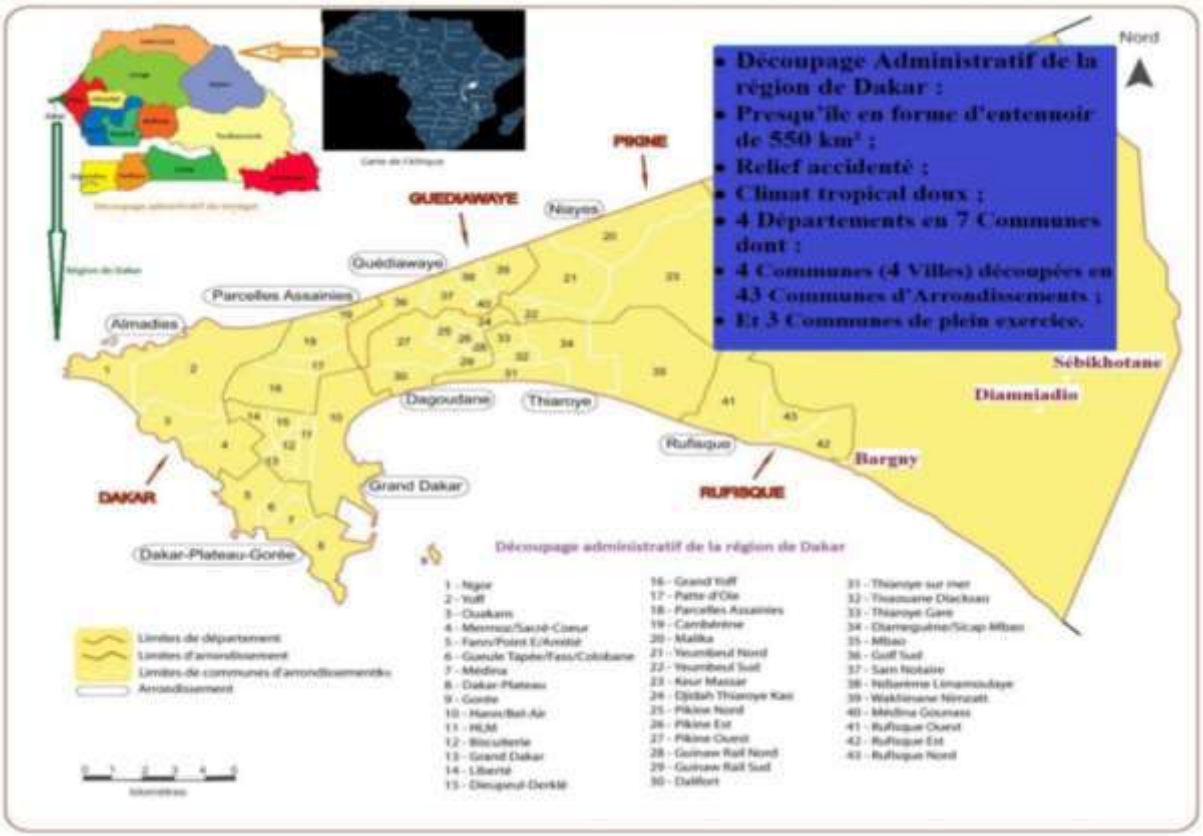


Tableau 1: Répartition de la population dakaroise, sexe, superficie et densité par département.

Département	Homme	Femme	Total	Total %	Superficie (Km^2)	Densité
DAKAR	577 997	568 056	1146 053	36,5%	78.5	14 600
GUEDIAWAYE	163 401	166 258	329 659	10,5%	12.9	25 555
PIKINE	591 827	578 964	1170 791	37,3%	86.8	14 488
RUFISQUE	245 796	244 899	490 694	15,6%	371.8	1 320

Source : 2016-ANSD / Répertoire des locales / Projection 2014

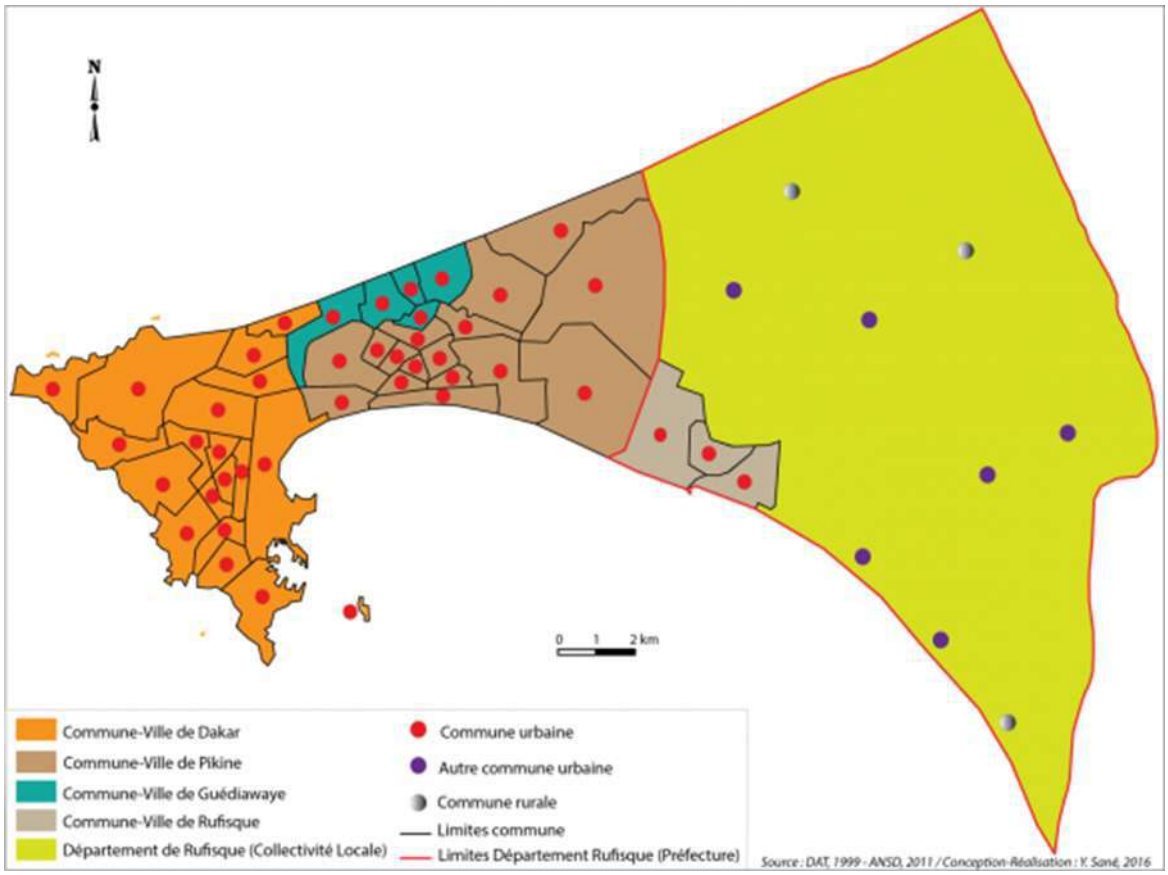
Dakar comme tout le Sénégal se caractérise par une population jeune à mobilité élevée (plus de 70% ont moins de 35 ans) toujours grandissante, des tensions foncières et démographiques visibles. Cela engendre ainsi des situations préoccupantes (pauvreté, insécurité, érosion côtière, inondations, pollution, encombrements, la gestion des déchets etc.) sans oublier la question du transport et de mobilité urbaine et les coûts intrinsèques.

3.1.3- Le cadre administratif.

L'une des limites les plus graves de la décentralisation sénégalaise trouve son origine dans les approximations dans la création de collectivités locales. Dans nombre de cas, les populations et leurs leaders demandent l'érection de leur localité en collectivité. Des découpages se font ainsi sans tenir compte de la réalité sociopolitique et économique, certains étant soupçonnés de visées uniquement électoralistes. Dans la région de Dakar, la loi de 1996 avait créé 4 communes-villes et 43 communes d'arrondissement selon le modèle des grandes villes françaises. Plus de 18 ans après ce morcellement et après trois mandats des conseils municipaux, le débat s'était désormais focalisé uniquement sur le manque de moyens et jamais sur les fondements du découpage. La dernière réforme conserve cette position. Il y a sur cette question un consensus de la classe politique qui semble se satisfaire de cette situation. On peut s'interroger sur la pertinence d'un tel parti-pris. La « cantinisation », caractéristique remarquable des paysages urbains dakarois, n'a fait qu'accentuer les problèmes liés au foisonnement du commerce, formel et informel, suscitant un encombrement de l'espace public contre lequel les autorités actuelles de la Ville et des communes de Dakar s'attaquent désormais avec acharnement. Le découpage de Dakar consacre par ailleurs la

fragmentation territoriale d'une région urbaine qui compte plus de 3 millions d'habitants, soit près du quart de la population totale du Sénégal et la quasi-totalité des entreprises du pays. De fait, il n'existe aucun lien organique entre les 4 communes-villes et entre les communes au sein de chaque commune-ville. A l'échelle régionale, aucune organisation politico-administrative ne coordonne les actions et l'intercommunalité n'est pas suffisamment pensée pour unir efficacement les territoires d'une même région.

Carte 3: la région urbaine de Dakar, 550 km², 3.2 millions d'habitants, 57 collectivités locales



3.1.4- Le cadre socio-économique.

De nos jours, les mobilités sont de plus en plus croissantes à tel enseigne qu'elles sont devenues un enjeu majeur à tous les niveaux géographiques. Elles sont constituées de plusieurs types: résidentielles (changement de lieu de résidence), professionnelles (changement d'emploi ou évolution dans la profession), sociales (passer par exemple d'un statut social à un autre, en sortant du carcan de la reproduction sociale et des classes) et spatiale.

Dans le cadre de cette étude, nous nous intéressons particulièrement aux questions de mobilité spatiale. La mobilité spatiale est le passage d'un lieu de coprésence à un autre pour réaliser les interactions sociales.

Plus concrètement, elle représente la totalité des déplacements d'une unité de temps donnée dans l'objectif de réaliser un ensemble d'activités localisées dans l'espace, par le biais des modes de transports urbains pour des motifs liés au travail, à la visite sociale, aux achats de biens, à l'accès aux services de base, à l'école et aux administrations.

Dans tous les cas, on constate un changement de position dans l'espace géographique aux différentes échelles d'espace (mouvements pendulaires quotidiens, migrations entre villes et campagnes, mouvements nationaux et transnationaux), et de temps (quotidien, hebdomadaire, saisonnier, pluriannuels, etc.) pour des motifs variés. Le motif du déplacement d'un individu ou d'un groupe est au cœur de l'analyse de Jean Pierre Orfeuil (1) qui appréhende la mobilité en rapport avec les tâches quotidiennes que l'individu cherche à réaliser en se déplaçant. Ces mobilités sont destinées, selon Pape Sakho (2), à satisfaire des besoins et à accéder aux services urbains, aux ressources économiques et aux emplois localisées dans des lieux distincts urbains.

Les mobilités entretiennent des interactions dynamiques avec la ville. Le développement urbain peut conditionner les choix opérés par les usagers en termes de déplacement et de moyen de transport dans un contexte d'urbanisation périphérique et de

(1) ORFEUIL, Jean Pierre. « La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite », in. Michel BONNET,

(2) SAKHO, Pape, « Urbain ou développement urbain et transport à Dakar », dans diversification des pôles urbains.

La mise en place d'un système de transport est absolument nécessaire pour améliorer les mobilités quotidiennes et conjurer la distance, qui à la fois sépare les réalités sociales et permet, si on la maîtrise, de rapprocher lesdites réalités au contact les unes des autres. La distance géographique n'est pas forcément une contrainte si elle est maitrisée par une mise en relation efficace des territoires urbains par le truchement des réseaux de transport de qualité. Avec la vitesse, c'est l'espace-temps qui prime sur la distance.

Au-delà de la dimension spatiale, les questions socioéconomiques sont souvent occultées dans l'analyse des mobilités urbaines, notamment leur rôle fondamental dans l'exclusion des classes populaires. Les ressources économiques constituent un cadre référentiel, un indicateur pour déterminer le lieu d'habitation, les conditions de mobilité des populations urbaines et le choix du mode de transport utilisé qu'il soit motorisé ou non, individuel ou collectif.

Aujourd'hui parler de mobilité, c'est recourir à un concept plus englobant qui constitue l'un des soubassements des théories de l'organisation de l'espace : « l'habiter». Ce terme n'est plus limité au fait de se loger ou de résider, il va au-delà du lieu de résidence et exprime « L'ensemble des lieux de vie, l'ensemble des déplacements pratiqués par un individu ou un groupe et leurs relations à l'espace géographique » (Lussault et al, 2007) (1). Il est également plus conforme aux aspirations des habitants qui sont devenus des acteurs « polytopiques » qui habitent plusieurs lieux grâce à leur capacité de mobilité. La coprésence n'est plus une nécessité absolue si les mobilités permettent les connexions entre les réalités économiques et sociales situées dans des territoires distincts. C'est la durée des déplacements entre les lieux qui intéressent les usagers puisque de toute façon le temps gagné est réinvesti en distance parcourue. L'amélioration des mobilités et les nouveaux modes « d'habiter » avec des dessertes urbaines efficaces peuvent donner lieu à une conception plus globale et plus systémique de la métropole urbaine où la proximité spatiale et topographique ne déterminera plus le choix du lieu de résidence. C'est l'espace des pratiques quotidiennes ou l'« espace de vie ». On est plus, ici, comme cela a été noté plus haut, dans la ville des proximités et des courtes distances.

(1) LUSSAULT, Michel, PAQUOT, Thierry, YOUNES, Christ. Habiter, le propre de l'humain. Villes, territoires et philosophie, La Découverte, 2007, 384p.

La ville de Dakar que nous étudions, n'échappent pas à cette réalité. L'urbanisation périphérique et l'allongement des distances et des temps de parcours imposent des mobilités de plus en plus croissantes lorsque les conditions de déplacement sont réunies.

Malheureusement, les mobilités y sont rendues délicates par les problèmes d'accessibilité spatiale et d'accès aux moyens de transports motorisés pour des populations qui cherchent à accéder aux réalités économiques et sociales très éclatées dans ces agglomérations urbaines. Les extensions urbaines se sont développées sans être véritablement accompagnées dans leur expansion de VRD et d'équipements structurants. Ces périphéries urbaines à l'instar des villes d'Afrique au sud du Sahara, sont victimes d'éloignement résidentiel par rapport aux noyaux centraux qui abritent l'essentiel des équipements et des activités économiques. La marche à pieds et les charrettes occupent une place fondamentale dans les mobilités de proximité à cause de l'allongement des distances et de la médiocre qualité de desserte.

3.5 - L'Offre de Transport au Sénégal

- Contexte de la modernisation de l'offre du secteur du transport public.

Le manque de connectivité dans les villes africaines est un facteur important entravant l'inclusion socio-économique des pauvres.

La déconnexion géographique et l'inefficacité des transports en commun ont des conséquences négatives sur les pauvres, les coupant des opportunités économiques. L'amélioration de la mobilité urbaine à Dakar est cruciale pour le développement de l'économie sénégalaise et constitue une priorité pour le gouvernement du Sénégal. Sur une superficie de 550 km2, on dénombrait 3,5 millions d'habitants en 2017 - 5 millions en 2030 - représentant 23% de la population du pays et 50% de la population urbaine. Afin de favoriser la mobilité de cette vaste population, deux projets de transport phares sont en cours d'implémentation : un système de transport moderne par bus à haut niveau de service (BRT) reliant le centre-ville au nord de la ville et un train express régional (TER) reliant le centre-ville au sud de la ville. L'exécution du projet TER a commencé en 2017. La construction du BRT a commencé en 2019 et comprendra l'intégration des systèmes existants de lignes de bus d'alimentation dans le nouveau système.

Ces grands projets d'infrastructure peuvent avoir des effets à la fois positifs et négatifs. Il est important de mesurer les effets positifs potentiels pour s'assurer que tous les gains sont capturés.

Cependant, il est aussi important d'étudier les conséquences négatives qui peuvent prendre la forme de déplacements de population et de modifications des prix du logement affectant négativement les ménages à bas revenus.

Par ailleurs, On ne peut pas résoudre la question de la mobilité urbaine à Dakar, si on ne règle pas la problématique du renouvellement du parc automobile devenu vieillissant, notamment dans les transports en commun. Dans le cadre du Programme d'amélioration de la mobilité urbaine (PAMU) qu'il a déroulé entre 2001 et 2008, le CETUD s'est aussi attaqué à cette vieille doléance des populations. Les deux opérations de renouvellement du parc automobile, exécutées depuis 2005, ont permis au CETUD de procéder au remplacement de 937 « cars rapides » et « Ndiaga Ndiaye », appellation locales données à des catégories de vieux bus de transport en commun, jugées très polluants. Ils constituent un parc automobile estimé à un total d'environ 2 500 anciens véhicules. En collaboration avec des opérateurs privés, ces véhicules ont été remplacés par des cars produits par les constructeurs indien Tata Motors et chinois, King Long. « Ce travail de renouvellement est toujours en cours avec une troisième phase qui concerne 700 véhicules, entièrement financée par les banques locales », a confié, le directeur général du CETUD.

Toutefois, si les nouveaux minibus indiens et chinois ont quelque peu changé la donne avec de nouvelles dessertes, des griefs sont portés par le public sur leur petitesse et les prix pratiqués par les opérateurs. Toujours dans le but de réduire les couacs à la mobilité urbaine, l'Etat a déjà agi sur plusieurs leviers, estime le professeur Pascal Sagna, climatologue et enseignant à l'université de Dakar: « Il s'agit de créer sous la tutelle du Cetud une complémentarité entre les différents moyens de transport (Bus, minibus, train) afin d'éviter la concurrence ».

Le travail de renouvellement du parc automobile, entamé par le CETUD, s'accompagne aussi d'un souci de moderniser le transport urbain à Dakar. Pour le Directeur général du CETUD, il faut aller vers le « transport urbain de masse ». Selon son Directeur, le CETUD, avec l'appui de la Banque mondiale, est depuis deux ans dans les études pour la mise en circulation à Dakar de BRT (Bus Rapid Transit) aussi appelés Bus à haut niveau de service (BHNS). Dans cette optique, une expérience pilote de ce tout nouveau moyen de transport qui circule dans des couloirs dédiés est prévue pour bientôt. « Le BRT permettra à certains de faire parfois un report modal, c'est -à- dire qu'ils arrêtent d'utiliser leur voiture personnelle pour emprunter ce moyen de transport très confortable, rapide et sécurisé ».

Un autre axe de la modernisation du transport urbain, et sur lequel se penche le CETUD, est l'usage du gaz comme alternative potentiel au diesel, communément appelé gasoil au Sénégal. En collaboration avec l'opérateur industriel Seniran Auto, le CETUD a mis en circulation à

Dakar des taxis qui fonctionnent avec du Gaz. Une expérience jugée satisfaisante par le Directeur général du CETUD. « Tous les acteurs, sont unanimes à reconnaitre que c'est beaucoup plus performant du point de vue du coût d'exploitation, mais aussi au niveau de la prise en compte de l'environnement parce que c'est beaucoup moins polluant que le diesel ».

- Dualité entre transport public formel et transport public informel

Tant que les politiques et les réglementations officielles, déterminées par des normes et des modèles mondialisés (la Banque mondiale), institueront, entre un groupe d'activités et d'individus et un autre, des barrières supposées étanches, elles alimenteront l'exclusion et le recours à des pratiques que l'on qualifie d'informelles. Autrement dit, s'accentuent le dédoublement des structures économiques et sociales, le transport artisanal d'un côté et les grands opérateurs publics ou privés de l'autre, qui constituent les éléments enchevêtrés d'un même processus. L'évolution du système économique génère l'existence même de l'informel qui ne s'embarrasse pas de règlements sur le terrain et valorise l'intérêt particulier ou corporatiste plus que l'intérêt général. Parce que le formel est supposé intangible, l'informel existe et progresse car il provient des façons de faire des populations. Il renvoie au développement, au sein même de règles supposées admises par tous, d'activités plus ou moins déclarées et visibles. Dans l'agglomération de Dakar, depuis que la motorisation a envahi le transport urbain (après la Seconde Guerre mondiale), le secteur artisanal et privé, pourtant contraint par un arsenal de réglementations limitant l'exercice de son activité, côtoie les structures formelles. Le système de transport est le produit direct de ce fonctionnement économique et social. En raison de la déficience du service public, les nouveaux entrants dans le transport urbain sont nombreux : avec un ou deux cars ou taxis, ils répondent à une demande énorme, tellement variable dans le temps et l'espace qu'on peut faire arrêter un bus n'importe où ; leurs véhicules, hors d'âge au regard des critères européens, sont retapés, parfois totalement refaits et repeints, et mis en service dans les rues de la ville.

Le transport artisanal privé se développe selon l'idéologie de l'entrepreneur local, souvent ancien émigré, musulman et d'obédience mouride. Ce modèle prime dans la société sénégalaise actuelle.

Aujourd'hui, selon les lieux de naissance connus des transporteurs enregistrés à Dakar par la Direction régionale des transports, au moins 41 % des véhicules de transport collectif urbain appartiennent à des opérateurs originaires des régions du Baol et du Kayor (donc

potentiellement mourides) avec la bénédiction de l'État, incapable d'assurer sa mission de service public.

Le secteur dit informel sait aussi faire preuve d'adaptation et profiter des avantages du secteur formel, notamment des banques qui offrent des opportunités de financements, avec une tendance à la formalisation de tout ou partie de l'activité, en particulier dans des situations où l'informel atteint un certain standing dit de « haut de gamme ».

Cependant, le transport informel a ses limites : saturation de l'offre, impacts négatifs sur l'environnement (pollutions, congestion, dégradation du paysage urbain, etc, dégradation accélérée du parc de transport collectif, le manque de formation des chauffeurs et apprentis, l'absence de qualité de service, le manque de professionnalisme des transporteurs et autres intervenants dans le secteur, augmentation du taux des accidents de la circulation…)

Le transport informel est souvent synonyme d'insécurité et de catastrophes. Les statistiques d'accidents sur le réseau routier national sénégalais indiquent une sérieuse dégradation des conditions de sécurité : selon le ministère de l'équipement et des transports (2002), le nombre d'accidents est passé, entre 1995 et 1999, de 12 276 à 16 808 accidents, et le nombre de morts, de 448 à 646, soit une augmentation de 44 % en cinq ans. Comme si laisser faire le marché, selon la norme en vigueur dans le monde, ne suffisait pas à générer un transport de qualité, équitable et au bénéfice de tous...

Dans les quartiers est et nord-est de l'agglomération où elles sont reconnues et officialisées, les gares de taxis collectifs dits « de banlieue » sont omniprésentes. Leurs tarifs défiant toute concurrence (50 à 100 francs CFA le trajet par personne), ce type de véhicules est adapté aux ressources des populations. Dans les quartiers neufs, immenses zones pavillonnaires érigées le long des grands axes de transport, la croissance du parc de berlines permet de répondre à la demande et de compenser l'absence de transport en commun. Les nouveaux propriétaires immobiliers de ces quartiers possèdent des véhicules qu'ils ont importés ou acquis par le biais d'un parent émigré : soit ils les transforment en taxis, soit ils s'instaurent, matin et soir, transporteur pour les voisins, renchérissant par là même frauduleusement l'offre en transport entre la banlieue et le centre de Dakar.

Les excès de la mondialisation se traduisant par la dérégulation et la déréglementation, il est capital de mieux insérer toutes les parties prenantes du secteur (notamment les opérateurs privés) dans la négociation, pour sortir de l'impasse dans laquelle est tombé le transport

dakarois. Les tendances actuelles sont porteuses dans l'ensemble du Sénégal d'un processus de ségrégation spatiale.

3.6- Les Entraves à la mobilité urbaine à Dakar

Le constat est unanime. Il est très difficile de circuler dans Dakar et particulièrement aux heures de pointe. L'exode rural et la croissance démographique n'expliquent pas tout. Les causes de la congestion automobile à Dakar sont plus profondes. D'après plusieurs études, elles sont liées à la croissance importante du parc, à la dérégulation de l'offre de transports publics, à la faible capacité du réseau routier avec des possibilités d'extension limitées (Dakar étant une presqu'île) et à l'insuffisance des dispositifs de régulation du trafic. L'application insuffisante de la réglementation en vigueur et l'occupation anarchique de l'espace public font le reste. Pour trouver des solutions à ce fléau, le Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement a récemment pris plusieurs mesures pour améliorer la situation. C'est ainsi que le MITTD est en train d'agir directement sur plusieurs des causes de congestion à la fois pour améliorer la situation. D'abord, il a procédé à la suspension de la délivrance des licences de taxi. Cette mesure vise à réduire le nombre important de taxis qui circulent à vide dans Dakar et contribuent à l'engorgement. Ce n'est pas tout ! Un Comité Régional de Développement (CRD), faisant suite à quatre Comités Départementaux de Développement (CDD) tenus à Dakar, Pikine, Guédiawaye et Rufisque, a été organisé pour une concertation sur les axes à interdire au transport hippomobile (charrettes) et aux pousse-pousse. A l'occasion de ce CRD, la question des horaires autorisés pour la circulation des poids lourds a aussi été étudiée. Un arrêté du Gouverneur a été rendu public et les mesures restrictives appliquées dans toute leur rigueur. Autre mesure, sur le plan des aménagements, des initiatives concrètes sont aussi menées telles que la modification prévue de carrefours, l'amélioration de la régulation grâce à l'installation de feux lumineux de signalisation ainsi que la généralisation et la mutualisation des points d'arrêts des transports collectifs.

Par ailleurs, le réseau routier présente des défaillances telles que la faiblesse de la capacité de la voirie et/ou sa dégradation qui réduit parfois sa praticabilité. On peut y ajouter d'autres formes d'insuffisances dues au manque d'organisation du secteur (importance du secteur informel) : le non-respect de la règlementation, le problème du stationnement, l'occupation anarchique de la voirie urbaine entres autres facteurs de dysfonctionnements; la liste étant loin d'être exhaustive.

Et, malgré les efforts déployés ces dernières années pour améliorer la mobilité urbaine à Dakar, la dégradation de la qualité de l'offre persiste.

3.7- Les Conséquences d'une mobilité urbaine limitée.

La conséquence majeure d'une mobilité limitée est une congestion notoire du trafic entrainant des pertes de temps énorme sur la route et qui n'est pas sans répercussion sur la productivité et donc sur le développement.

Dakar étouffe. La capitale du Sénégal qui n'occupe que 550 km2 (0,3% du territoire national), compte 3,43 millions d'habitants, soit 23% de la population sénégalaise et 50% de la population urbaine du pays. Dakar concentre l'essentiel de l'activité économique au Sénégal. L'encombrement de la voie publique, la congestion du trafic routier, le vieillissement du parc automobile, sans compter la pollution de l'air, l'agglomération dakaroise se trouve confrontée à une équation : la mobilité urbaine.

Un article publié le lundi 02 novembre 2015 par Ouestafnews mettait le doigt à la plaie. Dans l'article en question, les journalistes avaient interrogé Souleymane Seck, un urbaniste basé à Dakar. Ce dernier faisait remarquer : « Vous voyez qu'il n'existe presque plus de trottoirs, piétons et automobilistes se partagent la chaussée … La ville n'a plus de place pour les piétons, à fortiori pour ceux qui veulent faire du vélo ».

Pour Ouestafnews, avec la démographie galopante, nombreux sont, aujourd'hui, les experts à pointer du doigt l'aménagement de Dakar qui se caractérise par ses embouteillages, ses rues ensablées et toutes conquises par le commerce informel. L'agglomération dakaroise, notamment l'encombrement de ses routes, cause des soucis. D'après Serigne Mame Mor Sall, un spécialiste du transport routier (Ministère des Transport), les embouteillages à Dakar, induisent pour les usagers une perte (en temps et en carburant) qui avoisine les quatre milliards (4 000 000 000) FCFA par an.

Conséquence du problème lié toujours à la mobilité urbaine, selon des études menées par le ministère des Transports terrestres, les pertes liées à la mauvaise qualité des transports en commun, dans l'agglomération de Dakar, se chiffrent à 108 milliards de FCFA. Il ressort des répartitions de ce chiffre de 108 milliards de FCFA, avancé par ces études, que la pollution de l'air induit une perte de 63 milliards de FCFA, les encombrements et congestions, 41 milliards de FCFA, les accidents de circulation 4 milliards de FCFA. 108 milliards de FCFA,

voilà donc le montant que perd annuellement l'économie sénégalaise dans la seule agglomération de Dakar, du fait d'un mauvais plan de mobilité urbaine.

3.8- Les solutions envisagées par le CETUD.

Le CETUD, autorité organisatrice des transports, a récemment signé des conventions avec les opérateurs de transport public pour leur déléguer le service public de transport. Il entend ainsi lutter contre les modes informels. Il a notamment lancé un programme de reconversion des "cars rapides" en des services formels de minibus gérés par des entreprises privées (par le biais de l'Association de Financement des professionnels du Transport Urbain ou AFTU). Cependant, les résultats ne sont pour l'instant que peu probants.

Les différents projets mis en œuvre par le CETUD montrent bien que les institutions sont conscientes des problèmes de transport, et l'enchaînement des plans d'actions obéit à une logique claire. Le Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine a permis une remise à niveau des infrastructures, tandis que le Projet d'Appui au Transport et à la Mobilité Urbaine a fourni des études préparatoires aux grands travaux du Projet de Développement Urbain de Dakar (tramway et bus à haute intensité de service). Le but est d'assurer ainsi leur bonne implémentation.

Cependant, le problème majeur du CETUD et de Dakar reste celui du financement. La participation de l'État du Sénégal aux projets ne suffit généralement pas, ce qui explique que le CETUD ait d'autres partenaires financiers, comme la Banque Mondiale, le Fonds Nordique de Développement, ou encore L'Agence Française de Développement. Par ailleurs, un fonds de développement du transport urbain a été instauré par le CETUD et doit permettre le financement de toutes les infrastructures dans le cadre du transport, mais seul l'État y contribue depuis sa création, ce qui le rend un peu caduc.

Ainsi, les institutions publiques sont conscientes des limites des transports de la capitale sénégalaise. Les infrastructures ne sont pas encore au niveau, et l'offre publique n'est pas assez diversifiée. La conséquence est la part importante prise par les modes informels.

Ces modes informels constituent le transport collectif artisanal de Dakar. Celui-ci se définit en opposition au transport public classique, par plusieurs critères :

– l'absence de régulation ;

– des véhicules de capacité intermédiaire (entre la voiture particulière et le bus) ;

– des services plus flexibles ;

– une organisation interne : les modalités d'exploitation des véhicules sont fixées par les chauffeurs.

Le premier de ces modes est le service de « cars rapides », initialement des véhicules utilitaires Renault qui ont été transformés en transports en commun à leur arrivée au Sénégal vers 1975. Ces « cars rapides », parfois également appelés Ndiaga Ndiaye du nom de l'un de leurs premiers chauffeurs, permettent de transporter de 07 à 32 personnes pour un prix raisonnable 150 (Cent Cinquante) FCFA. Ils sont souvent surchargés et pris dans des embouteillages, mais restent encore une référence pour les Dakarois. Ce sont souvent des leaders religieux qui contrôlent ces « cars rapides », raison probable pour laquelle un certain nombre d'entre eux refusent toujours d'entrer dans l'AFTU.

L'autre pan du transport artisanal à Dakar est les « clandos ». Ces taxis clandestins constituent une alternative viable pour les banlieusards qui cherchent à rejoindre le centre de la capitale pour travailler. Si la plupart des chauffeurs possèdent leur véhicule, ce n'est pourtant pas toujours le cas. Parfois le propriétaire possède un ou plusieurs véhicules et s'entend avec des chauffeurs pour partager les gains. En effet, même s'ils sont acceptés par la population, ces « clandos » sont illégaux. Ils préfèrent donc éviter certains axes, et beaucoup se contentent même d'allers-retours entre deux points fixes sur une ligne qu'ils savent rentable.

3.9- L'engagement de l'Etat sur la mobilité urbaine.

Depuis 1996, l'Etat a procédé à un transfert de compétences aux régions, communes, et communautés rurales, notamment en matière d'urbanisme. Désormais, l'élaboration des plans cadres d'urbanisme « Plan Directeur d'Urbanisme » (PDU) incombe à la collectivité locale compétente.

Cependant, le caractère particulier de la région de Dakar, une agglomération de sept (07) communes et deux (02) communautés rurales d'une part, et le coût très élevé des études générales d'urbanisme d'autre part, ont amené l'Etat à appuyer les collectivités locales en prenant en charge le P.D.U. de Dakar horizon 2025. Par ailleurs, à travers son intervention l'Etat assure son rôle de régulateur pour préserver l'intérêt général.

C'est dans le cadre de cet appui que le Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire a décidé, après appel d'offres, de confier l'élaboration du nouveau Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar au Groupement C.A.U.S.-B.C.E.O.M.

Ce P.D.U. horizon 2025, constitue la suite logique des plans successifs, qui ont défini, selon les époques, les grandes lignes du développement physique de l'agglomération dakaroise.

L'espace urbain dakarois reflète par ailleurs le caractère pluriel et complexe des problèmes posés par la superposition de phénomènes et situations très différenciés.

L'agencement et l'organisation de ces réalités socio-économiques posent aux autorités locales, d'énormes problèmes de gestion. Les disparités marquées dans la distribution des équipements, des services urbains et, de façon globale, des fonctions urbaines à travers l'agglomération, l'insuffisance manifeste des infrastructures (surtout la voirie et les réseaux divers) ainsi que les contraintes liées au site naturel, constituent autant d'indices de dysfonctionnement pour l'agglomération.

Le caractère particulier de l'agglomération dakaroise, la complexité du site, des problèmes d'urbanisme et de gestion du cadre urbain, la diversité des bases de données existantes (au niveau de toutes les structures administratives, des collectivités locales ainsi que des sociétés concessionnaires), le nombre impressionnant d'acteurs et d'institutions intervenants ou parties prenantes dans le Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar horizon 2025 (qui couvre l'ensemble de la région de Dakar), recommandent fortement que les études soient menées dans un cadre de concertation tout particulier.

L'élaboration du PDU coïncide également avec un transfert de compétences de l'Etat vers les communes, communautés rurales et régions, notamment en matière d'urbanisme, ce qui fait des communes de Dakar, Pikine, Guédiawaye, Rufisque, Bargny, Sébikotane, Diamniadio, des communautés rurales de Yène et de Sangalkam, ainsi que de la région, des partenaires incontournables qui doivent être impliqués dans tout le processus d'élaboration du PDU.

Par ailleurs le PDU prend en compte d'importants projets (Plan Sectoriel Eau, Programme d'Appui au Secteur des Transports, Nouvel Aéroport de Diass, Université du Futur Africain, Plateforme de Diamniadio, Autoroute à Péage, Centre International des Affaires, Voie de Dégagement Nord et Nouvelle Ville (Centre Administratif et Politique…) dont l'exécution nécessite une approche multisectorielle.

3.10- La Relation entre le CETUD et la société DDDD

Pour résoudre les nombreux problèmes que fait face le secteur des transports routiers urbains à Dakar, l'Etat du Sénégal a mis en place le Conseil Exécutif des Transports Urbain à Dakar (CETUD) par la loi du 10 mars 1997 pour la régulation du secteur.

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 1997. 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 le CETUD est mis en place par l'Etat du Sénégal pour réguler l'offre et la demande de transport en commun afin de créer un environnement économique sécurisant pour les promoteurs et favoriser l'émergence d'une concurrence saine et durable dans l'agglomération dakarois. De ce fait, DAKAR DEM DIKK doit suivre les orientations de ce dernier, qui structure et organise le transport urbain.

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 concédant (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.

Parmi, les prérogatives classiques attribuées au CETUD, nous avons : les instruments de régulations de la qualité : la convention de concession fixe un certain nombre d'indicateurs de performance et de pénalités correspondantes. Ces indicateurs concernent les (8 thèmes suivants : respect de la production, des horaires, de la régularité, de la disponibilité, de la fiabilité, de la sécurité, de la propreté du matériel roulant de l'information des voyageurs).

Rappel des missions du CETUD

Le décret n°2001-557 confère au CETUD entre autres missions, au nom de l'Etat, des Collectivités territoriales et des professionnels:

- La détermination des lignes à desservir, des quotas d'autorisation de transports publics correspondants et de leurs modalités techniques d'exploitation;
- L'identification des contraintes de services publics et la détermination des compensations financières y afférentes;

- Les études, les actions de formation et d'information ou de promotion des transports publics urbains dans la région de Dakar;
- L'élaboration et l'appui à la réalisation de programmes d'actions et d'investissement pour l'amélioration du niveau de service des infrastructures, de la circulation et de la sécurité routière;
- L'amélioration de l'état et de la qualité du parc automobile pour contribuer à la lutte contre les pollutions sonores et atmosphériques générées par les transports motorisés.

Toutefois, le CETUD peut mandater des agents pour contrôler le respect des clauses de la convention.

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.

- La tarification de DDD

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

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

- Un tarif social est fixé, la marge par rapport aux coûts supportés par la société constitue la valeur de la subvention.

- Soit la subvention est fixée par les autorités étatiques et le tarif modelé pour permettre la couverture des coûts supportés par la société.

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

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

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

Il faudra souligner que la ligne 15 quittant Bargny, se particularise avec quatre sections. Par ailleurs le temps de parcours est une variable qui dépend à la fois du type de véhicules (Volvo ou Tata 6), de la congestion, également de la capacité de l'infrastructure routière et des nombres d'arrêts existants sur les lignes.

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

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

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

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

3.11- Partenariat SNCF (Société Nationale de Chemins de Fer) et la RATP (Régie Autonome de Transports Parisiens)

La Régie autonome des transports parisiens (RATP) est un établissement public à caractère industriel et commercial de l'État assurant l'exploitation d'une partie des transports en commun de Paris et de sa banlieue.

La RATP remplit sa mission de transport public dans le cadre de contrats d'exploitation pluriannuels passés avec Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports de la région Île-de-France.

La RATP est créée par la loi du 21 mars 1948, en remplacement de la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (CMP) et de la Société des transports en commun de la région parisienne (STCRP), afin de gérer l'ensemble des moyens de transport publics souterrains et de surface de Paris et de sa banlieue, qui étaient assurés par des entreprises privées jusqu'en 1944.

Depuis 2000, elle se développe en France et à l'étranger dans les marchés de l'exploitation de réseaux et de l'ingénierie en transport et est actuellement le cinquième acteur mondial du transport public.

En 2016, Paris a été nommée ville la mieux desservie en transport en commun au monde par l'Institute for Transportation and Development Policy.

A l'occasion de la visite d'Etat en France du Président de la République du Sénégal, Macky Sall, et en présence du Président de la République François Hollande, SNCF et RATP ont confirmé leur engagement d'accompagner le Sénégal sur son projet de Train Express Régional (TER) à Dakar. Cet accord intervient quelques jours après la pose de « la première pierre » du chantier de construction des infrastructures et la signature des premiers contrats de construction, de fournitures et d'équipement confiés à des entreprises françaises.

Selon les termes de l'accord signé par Elisabeth Borne, Présidente-Directrice générale de la RATP, et Guillaume Pepy, Président du Directoire de SNCF, les deux groupes s'impliqueront dans l'exploitation et la maintenance d'un système de transport moderne qui permettra de relier le centre de la ville de Dakar au nouveau pôle urbain de Diamniadio et au nouvel aéroport international Blaise Diagne. La ligne couvrira 57 km en 45 minutes et desservira 14 gares.

L'accord-cadre fixe les principes du partenariat qui permettront d'arrêter mi-2017 les schémas et modalités d'intervention pour garantir l'exploitation et la maintenance sur la base des meilleures pratiques internationales.

Outre l'exploitation et la maintenance du TER de Dakar, SNCF et RATP accompagneront les autorités sénégalaises dans la création d'un centre de formation sur les mobilités urbaines,

préalable indispensable à la mise en service commerciale du TER pour former l'ensemble des personnels concernés à tous les métiers du transport public de voyageurs. Sur l'ensemble de ces sujets, SNCF et RATP ont mobilisé leurs premières ressources depuis 2017.

Les deux groupes sont positionnés depuis 2014 sur ce projet avec la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage confiée à la société d'ingénierie SYSTRA, qu'ils co-détiennent, dont un bureau dédié doit ouvrir à Dakar, ce qui permettra d'apporter un savoir-faire reconnu et de développer une expertise d'ingénierie locale dans le chemin de fer et les Transports publics.

Chapitre IV : Méthodologie de recherche, Présentation de résultats et recommandations.

La recherche scientifique est un processus dynamique ou une démarche rationnelle qui permet d'examiner des phénomènes, des problèmes à résoudre, et d'obtenir des réponses précises à partir d'investigations. Ce processus se caractérise par le fait qu'il est systématique et rigoureux et conduit à l'acquisition de nouvelles connaissances. Les fonctions de la recherche sont de décrire, d'expliquer, de comprendre, de contrôler, de prédire des faits, des phénomènes et des conduites.

Les modes d'investigations sont déterminés par les paradigmes de recherche et les objectifs du chercheur. Ce dernier a le choix entre trois modes d'investigation: l'approche quantitative, l'approche qualitative et l'approche mixte.

Section 1 : Méthodologie Adoptée

La recherche qualitative est généralement utilisée pour explorer les valeurs, les attitudes, les opinions, les sentiments et les comportements des individus et comprendre comment ceci affecte les individus en question. Les chercheurs utilisant des méthodes qualitatives se préoccupent de la perception que les individus ont sur des sujets, problèmes ou situations spécifiques et de la signification qu'ils attribuent à leur vie. Ce type de recherche est important pour générer des théories, développer des politiques, améliorer les pratiques éducatives, justifier des changements pour une pratique particulière et éclairer les questions sociales. Cela peut également être utilisé pour aider à expliquer les résultats d'une étude quantitative préalable ou pour préparer le développement d'une étude quantitative.

Pour notre étude, nous avons choisi la méthode qualitative: nous avons élaboré un questionnaire basé sur un constat sur les faits, sur les hypothèses de recherches mais aussi sur la visite de terrain effectuée au sein du dépôt DDD durant notre année d'étude ce qui nous a permis de faire un constat direct sur l'état général du parc auto automobile DDD.

Section 2 : Outils de collecte de données et techniques d'analyse

Par collecte de données, on entend l'approche systématique qui consiste à réunir et à mesurer des informations en provenance de sources variées, afin d'obtenir une vue complète et précise d'un domaine d'intérêt. Les techniques utilisées sont : la recherche bibliographique, l'enquête,

les guides d'entretien, l'observation directe et l'observation participante. Les outils utilisés pour la collecte des données sont les suivants : le questionnaire et les guides d'entretiens.

- La recherche documentaire, elle est l'une des phases les plus importantes de notre travail de mémoire. Cette phase nous a en effet mené à la consultation de plusieurs documents qui nous ont permis de circonscrire les principaux concepts et notions de base relatifs au sujet.

La majorité de nos sources d'informations pour ce travail provient des Thèses de Doctorat, des livres, des revues en rapport avec le thème de recherche, des documents provenant de la base de données de DDD.

- La recherche webographie :

Les principaux sites consultés pour bien mener la rédaction de ce mémoire sont Google et Internet Explorer.

- Étude de terrain :

Durant notre année d'étude, nous avons eu l'occasion de faire deux visites terrains au sein de la société DDD même et d'avoir eu à échanger avec le Directeur d'exploitation et quelques membres du personnel (chauffeurs, receveurs) et une autre visite à la gare routière « Beaux Maraichers » où nous avons eu un entretien avec le Directeur des opérations.

- Questionnaire :

Il a pour finalité d'observer, de mesurer, de déchiffrer, de comprendre et d'interpréter des comportements et des opinions d'une population donnée, en les comparant et en les quantifiant afin d'obtenir une inférence statistique.

Pour notre cas, nous avons élaboré un questionnaire administré à un échantillon de 100 personnes composé d'une partie du personnel de DDD (chauffeurs et personnel de la Direction d'exploitation) et d'usagers de transport en commun trouvé aux arrêts cars.

Section 3 : Présentation des résultats et vérification des hypothèses

3.1- Présentation des résultats :

- Observations directes :

La visite dans les locaux de DDD nous a permis de connaitre le nombre de bus dont dispose la société et du nombre de bus fonctionnels.

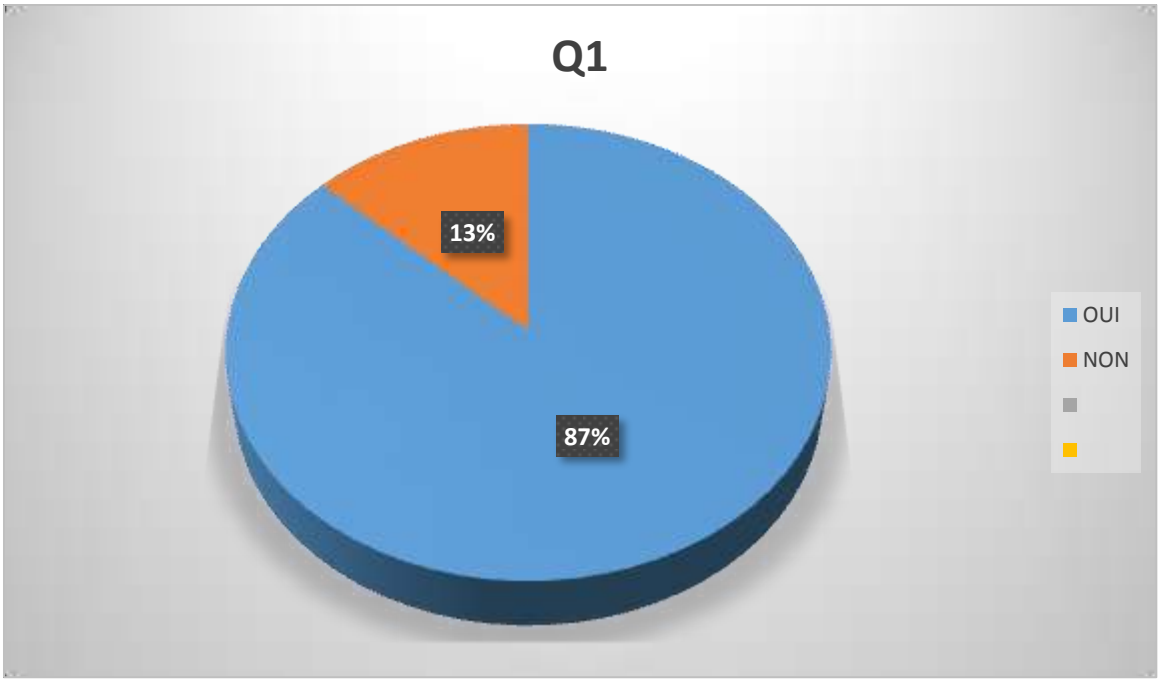
En plus d'un problème d'indisponibilité de carburant, plus de 50% du parc automobile est tombé en panne, nous renseigne le Directeur de l'exploitation de DDD (210 sur les 400 véhicules). Il annonce aussi un besoin "urgent" de 300 000 dollars en pièces détachées à la maison-mère basée en Inde.

- Le questionnaire: Nous avons demandé aux enquêtés de donner leur avis en répondant simplement aux dix (10) questions fermées par **OUI** ou par **NON.**

Ensuite, nous avons fait un tri manuel, puis avec l'aide du Windows**,** nous avons fait le tri puis les représentations graphiques par annaux élucidé par les légendes.

Avec ces résultats, nous avons pu faire des interprétations et commentaires puis vérifier nos hypothèses posées au début de notre travail et en fin faire des recommandations.

- **Question 1 : Selon vous, une bonne réglementation de la voirie et une sensibilisation au respect du code de la route faciliteront la circulation à Dakar ?**



Nous constatons ici un choix porté sur la réponse **OUI** largement supérieure à la réponse NON (87% contre 13%) ce qui veut dire que la majorité des enquêtés partage cette idée.

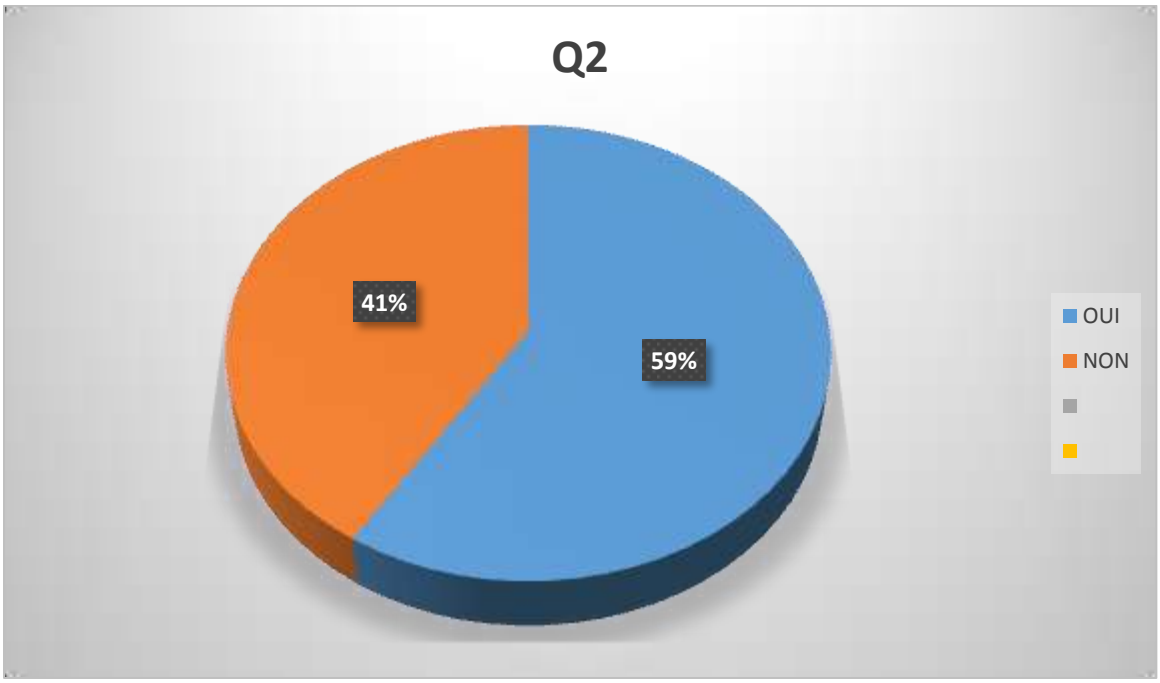
Ce que nous pouvons retenir par la confirmation de cette question une (Q1) est que si la voirie publique est vraiment dégagée, cela pourrait impacter positivement à l'amélioration de la mobilité se matérialisant par une fluidité de la circulation.

Il est donc nécessaire de réglementer l'occupation de la voirie mais aussi de sensibiliser les usagers au respect du code de la route surtout le sens de la priorité et des faux rouges.

Quant aux 13% qui ont répondu par la négation, cela prouve qu'il y a toujours une cible non atteinte par les politiques de sensibilisation et l'Etat et la société DDD doivent renforcer les efforts sur ce volet par une bonne communication et l'établissement de règle de sanction et d'amande.

En même temps cette confirmation de la question une (Q1), nous donne une déjà sur l'état des Hypothèses 1 **(H1)** et **(H3).**

- **Qestion2 : Une bonne gestion de la logistique (entretient et renouvellement du parc) rendra-t-elle DDD plus performant ?**



Nous constatons ici un choix porté sur la réponse **OUI** légèrement supérieure à la réponse NON (59% contre 41%) ce qui veut dire que la majorité des enquêtés partage cette idée.

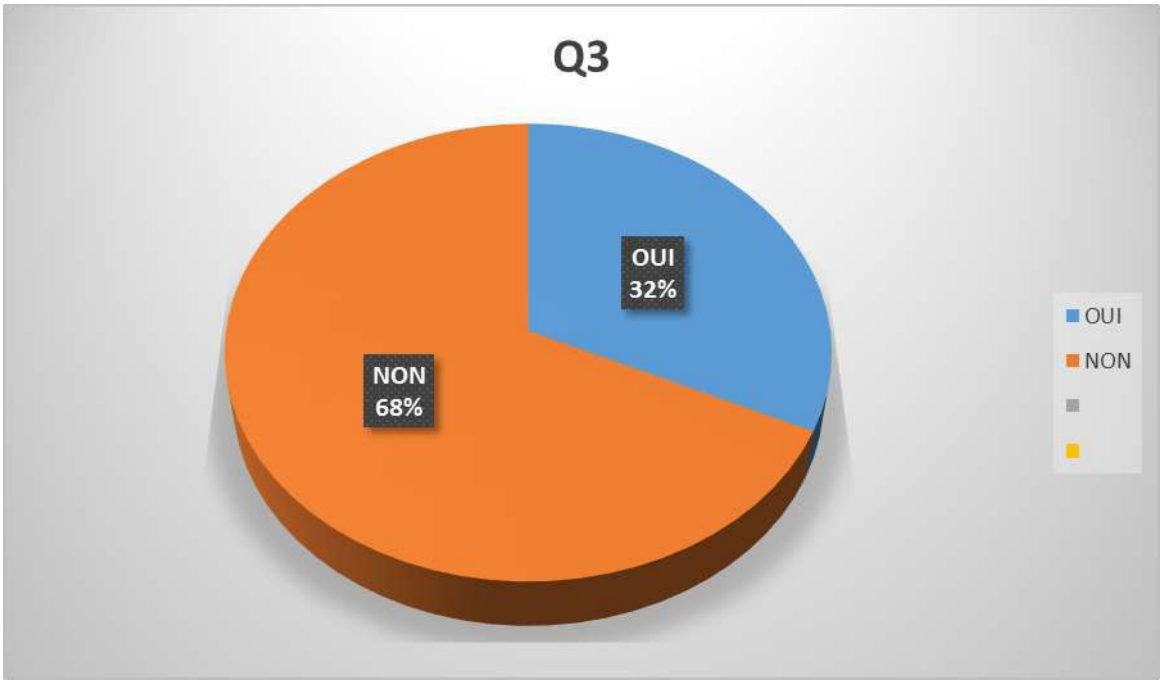
Il suffit de se rendre sur les dépôts de la société DDD pour se rendre compte du nombre de Bus non fonctionnels. Presque la moitié du parc automobile de DDD (plus de 200 véhicules)

est en panne souvent par manquement de pièce de rechange ou par vétusté. Cela ne peut ne pas être sans conséquence sur la rentabilité de la société. Il faudrait que la Direction technique en connivence avec la direction de l'exploitation interpelle leur ministère de tutelle pour un accompagnement dans un cout délai par l'Etat pour l'entretien et la remise en circulation de ces véhicules en panne.

Il est à noter aussi que Dakar Dem Dikk a reçu et mis en circulation 475 autobus qui ont renforcé l'offre du transport public à Dakar aussi à l'intérieur du pays et certainement vers les autres pays du continent.

En même temps cette confirmation de la question une (Q2), nous donne une déjà sur l'Etat de l'Hypothèse 2 (H2).

- **Question3 : Pensez-vous les transports DDD devraient avoir leurs propres voies pour circuler ?**

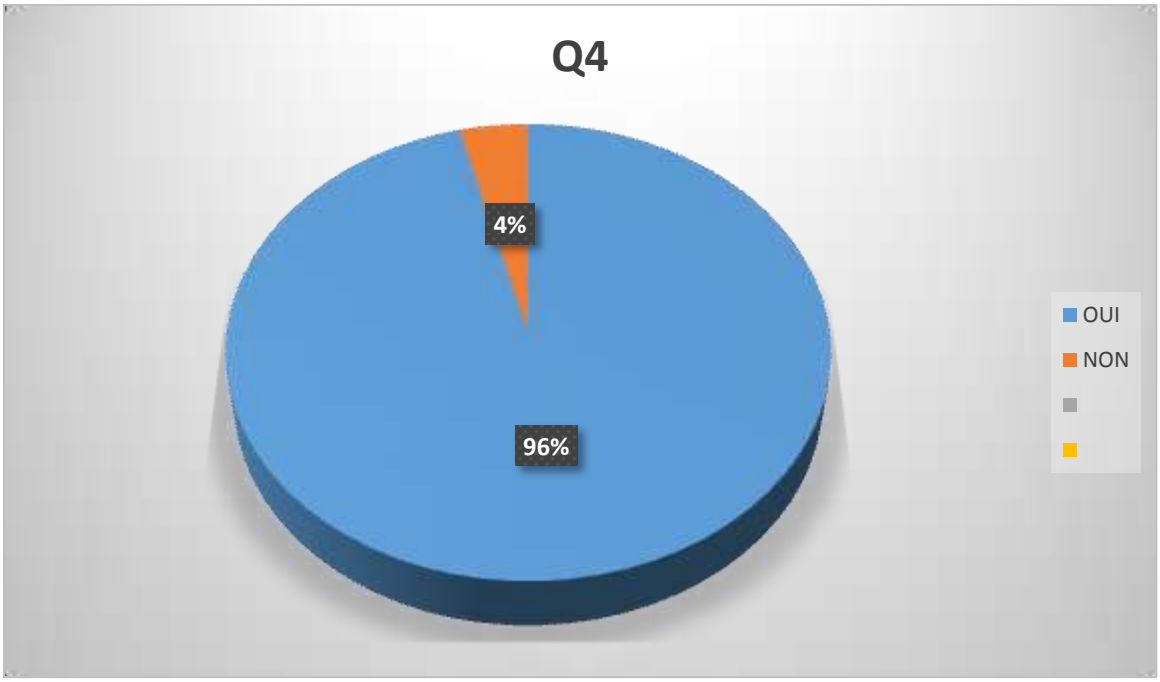


Nous constatons ici un choix porté sur la réponse **OUI** supérieure à la réponse NON (68% contre 32%) ce qui veut dire que la majorité des enquêtés partage cette idée.

C'est ce qu'a compris l'Etat du Sénégal en mettant en place le BRT, la mobilité urbaine à Dakar va être améliorée par le projet du Train express régional (TER) et celui de "Bus rapides sur voies réservées" (BRT), a confirmé le Secrétaire général du ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement lors d'une réunion avec le CETUD.

Le but est de réduire de près de moitié la durée des trajets dans les transports publics, entre la préfecture de Guédiawaye et la gare routière de Petersen dans le centre de Dakar (18,3 kms).

- **Question 4 : Est-ce que renforcer le confort des bus DDD vous inciterait à prendre en priorité leurs transports ?**

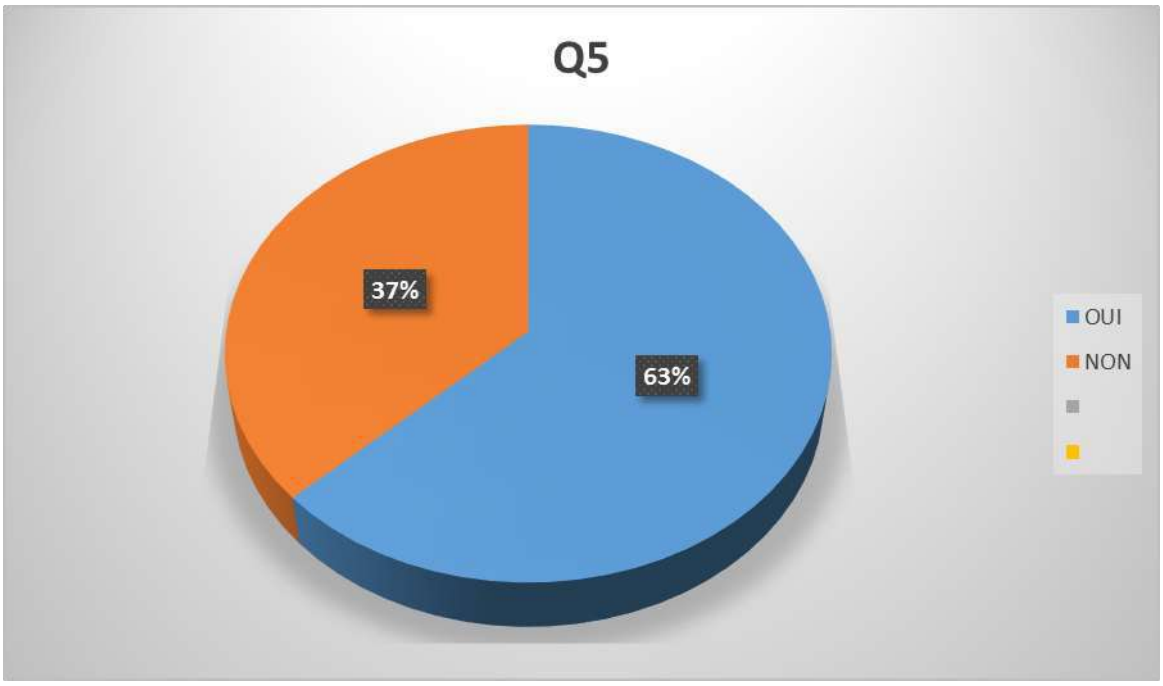


Nous constatons ici un choix porté sur la réponse **OUI** largement supérieure à la réponse NON (96% contre 4%) ce qui veut dire que la majorité des enquêtés partage cette idée.

Dakar Dem Dikk, doit mettre l'accent sur le confort de ses passagers surtout en limitant le nombre de personne prendre aux arrêts, renforcer les sièges passagers et prévoir des marches pour les personnes à mobilité réduite. Par exemple aussi mettre en place des signaux (image ou son) avertissant l'arrivée sur chaque arrêt ce qui lui permettrait d'avoir une avancé sur la concurrence. Par ailleurs cela pourrait influencer les usagers de la route à laisser leur véhicule particulier pour emprunter les transports en commun DDD ce qui impactera positivement à la réduction de l'encombrement de la route.

En même temps cette confirmation de la question une **(Q4)**, nous donne une déjà sur l'état de l'Hypothèse 4 **(H4)**.

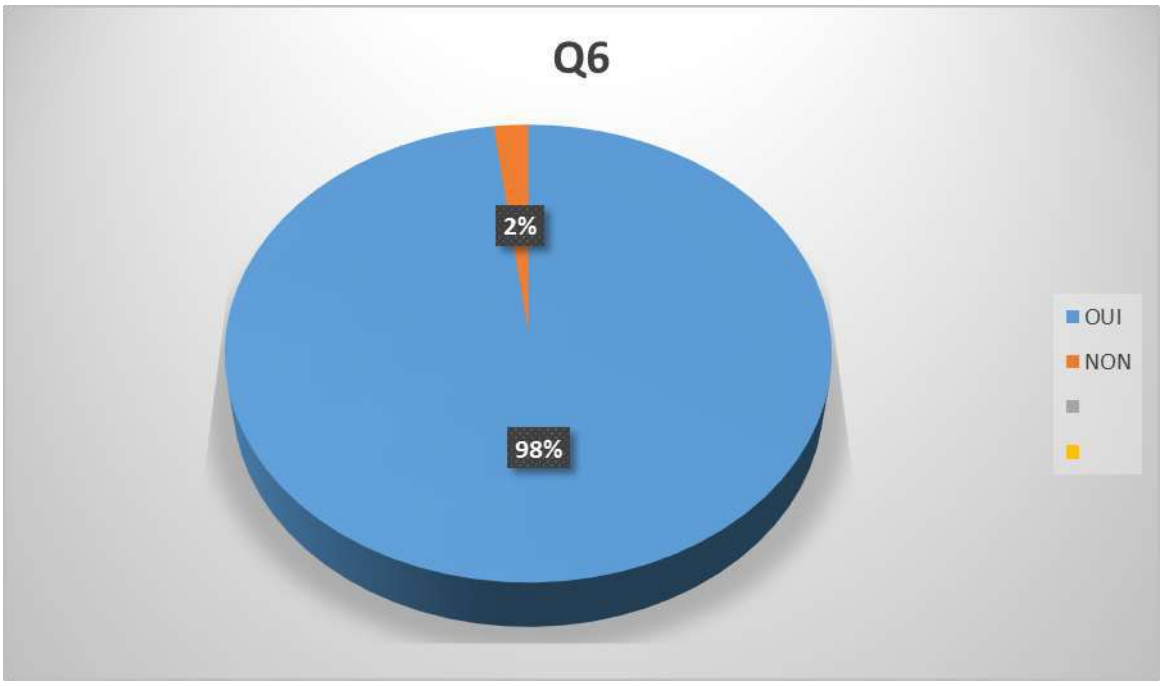
- **Question 5 : Etes-vous satisfait des transport DDD ?**



Nous constatons ici un choix porté sur la réponse **OUI** supérieure à la réponse NON (63% contre 37%) ce qui veut dire que la majorité des enquêtés ont apprécié les transport DDD.

Pour cette question, nous allons nous intéresser surtout à ceux qui ont répondu par NON, bien qu'inférieurs mais ne sont pas à minimiser dans un marché concurrentiel. La société DDD doit redoubler d'efforts pour acquérir de nouveaux client mais surtout de les fidéliser pour conserver ses parts de marché et accroitre son chiffres d'affaires.

- **Question 6 : Prenez-vous des modes de transport autre que DDD ?**

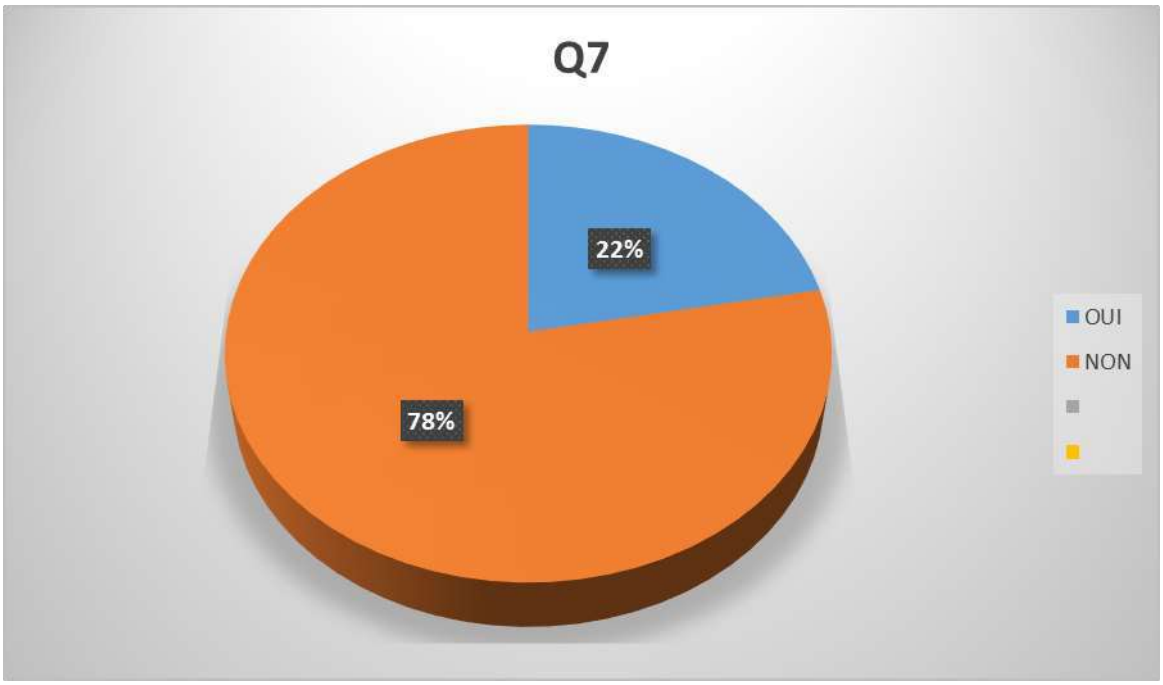


Nous constatons ici que tous les enquêtés ont répondu presque à l'unanimité par **OUI** (98% contre 2%) ce qui veut dire que des possibilités de transport en commun autre que DDD existent bien sur le marché.

Cette question est intéressante dans la mesure où la société DDD doit être conscient de l'existence de concurrent sur le marché donc il n'a pas le monopole du marché des transports en commun. Elle doit rester sur ses gardes par une veille concurrentielle et une amélioration permanente de ses services pour l'acquisition et la fidélisation de ses usagers.

L'Etat doit aussi renforcer la réglementation et l'application stricte des mesures prises pour mieux contrôler la concurrence déloyale qui existe sur le secteur du transport routier.

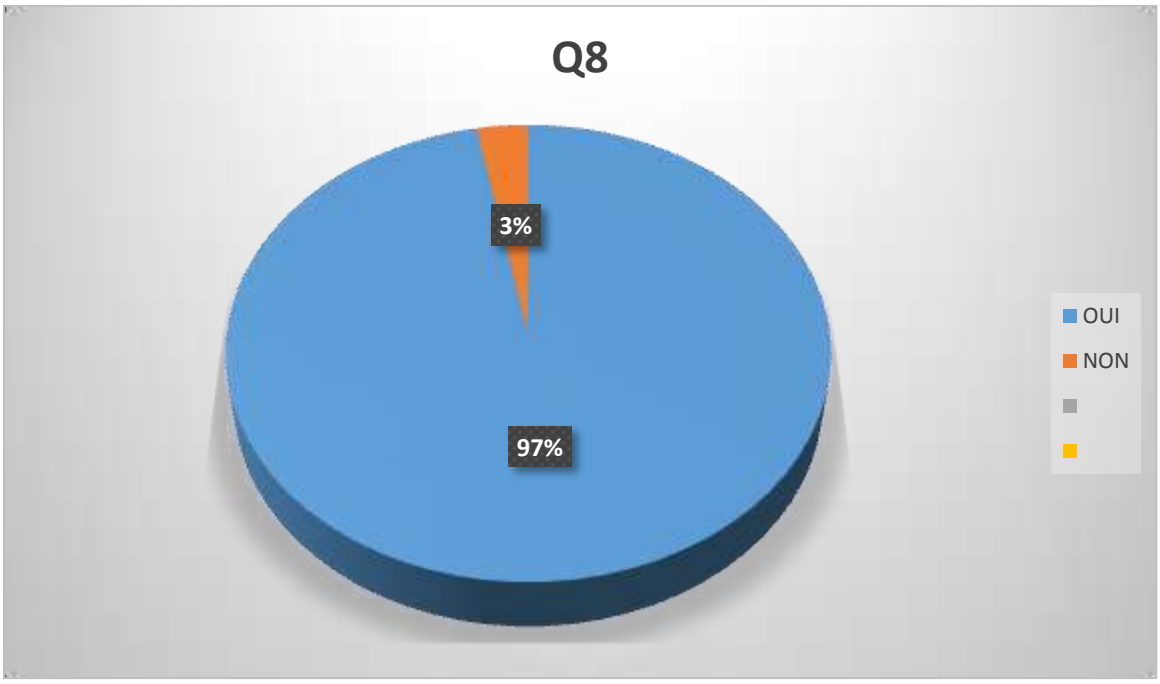
- **Question 7 : Avez-vous noté une amélioration du parc des transports collectifs ces dernières années ?**



Nous constatons ici un choix porté sur la réponse NON largement supérieure à la réponse OUI (78% contre 22%) ce qui veut dire que la majorité des enquêtés n'ont pas senti une évolution positive sur le parc automobile des transports collectifs en général.

Une belle occasion pour la société 3D, notre entité publique d'innover et d'apporter un changement dans ce secteur. D'ailleurs l'Etat a déjà abondé dans ce sens avec l'avènement du TER et la mise en marche proche du BRT. N'empêche, il doit œuvrer pour le renouvellement et l'amélioration du parc automobile de DDD.

- **Question 8 : Perdez-vous du temps avec les transports DDD ?**

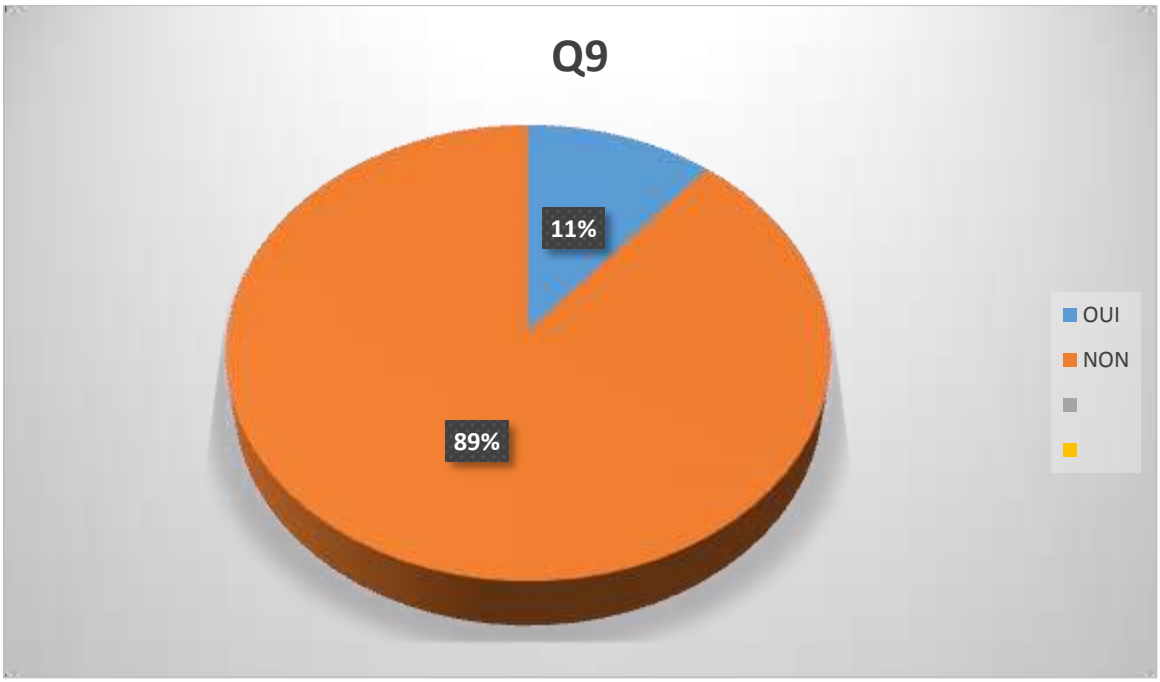


Nous constatons ici que tous les enquêtés ont répondu presque à l'unanimité par OUI (97% contre 3%) ce qui veut dire que les transports en commun DDD subie bien les difficultés liées à la mobilité urbaine.

Cela a un impact sur la vitesse de rotation des bus et en conséquence sur la rentabilité commerciale.

Toujours, l'Etat et les collectivités locales doivent œuvrer pour désencombrer le maximum possible la voirie pour une meilleure mobilité urbaine.

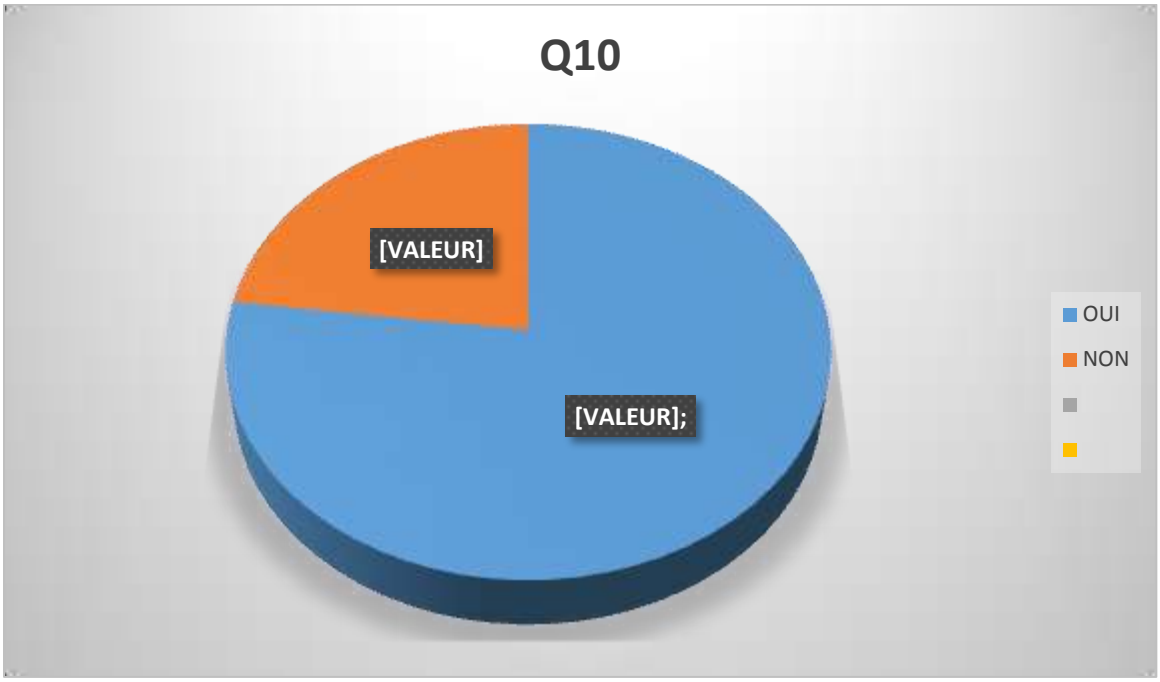
- **Question 9 : Avez-vous (ou un proche) des difficultés pour accéder aux transports collectifs DDD ?**



Nous constatons ici une tendance penchant pour la réponse négative NON (89% contre 11%) ce qui veut dire même si nos enquêtés n'ont pas de difficulté par rapport aux transports DDD, il y a un proche (ami ou parent) qui n'a pas cette même possibilité.

La société 3D doit faire des enquêtes de satisfaction ne se limitant pas seulement à ses usagers mais intégrant toutes les couches de la population en vue d'une politique de satisfaction clientèle globale.

- **Question 10 : Pensez-vous que les nouvelles infrastructures de transport pourront régler définitivement les difficultés de la mobilité urbaine à Dakar ?**



Nous constatons ici que tous la réponse OUI l'emporte sur le NON (97% contre 3%) ce qui veut dire qu'avec les moyens que l'Etat est entrain de mettre en place (BRT et TER) donne un grand espoir à la population pour la résolution des problèmes liés à la mobilité urbaine.

Seulement, il ne devra pas se limiter à la mise à la disposition des populations ces moyens mais il faudra un suivi continu pour l'entretien du matériel, une sensibilisation de la population à la sauvegarde de ce matériel mais aussi une bonne gestion pour un retour sur investissement de ces dispositifs.

3.2- Vérification des Hypothèses :

Suite à la dépouille de notre questionnaire et à l'analyse de nos résultats, nous avons pu aisément vérifier nos hypothèses de recherche.

Hypothèses		Etat
H1	Les phénomènes de croissance et l'occupation désordonnée de l'espace urbain impactent sur la fluidité de la circulation à Dakar.	√ **Confirmée**
H2	Une mauvaise organisation logistique à un impact sur la performance de DDD.	√ **Confirmée**
H3	L'aménagement de la voirie et le changement des comportements des usagers à un impact sur l'accessibilité urbaine.	√ **Confirmée**
H4	Une bonne gestion des transports DDD va inciter les usagers à choisir les Bus DDD.	√ **Confirmée**

Section 4: Analyse de la matrice SWOT de DDD

Pour faire le diagnostic de la société DDD, nous avons choisi la méthode SWOT ou FFOM en français.

L'analyse ou maitrise SWOT est un outil de stratégie d'entreprise permettant de déterminer les options offertes dans un domaine d'activités stratégiques. Il vise à préciser les objectifs de l'entreprise ou du projet et à identifier les facteurs internes et externes favorables et défavorables à la réalisation de ces objectifs. SWOT a été décrit comme l'outil éprouvé de l'analyse stratégique.

STRENGHTS (FORCES)	WEAKNESSES (FAIBLESSES)
• Tarification trés abordable • Personnel technique qualifié • Bonne maitrise du réseau d'exploitation • Respect des itinéraires quel que soit la situation du réseau • Structuration de DDD par rapport aux autres. • Qualité du service offert par rapport aux autres • Sécurité des voyageurs	• Manque de bus (causé par des pannes récurrentes) qui engendre la souffrance de certaines lignes • Absence de lignes régulières dans des zones comme Hann Maristes, Almadies, Ngor • Absence de démarches commerciales pour fidéliser la clientèle • Manque d'information clientele
OPPORTUNITIES (OPPORTUNITES)	**THREATS (MENACES)**
• La réfection des routes en cours dans la capitale • Plus grande société de transport urbain de voyageurs de la place • Possibilité de faire du transport multimodal, interurbain et international • L'apport de l'Etat, du CETUD, du PAMU	• Concurrence active et déloyale des clandestins • Manque de voies réservées aux autobus • Zones d'exploitation non protégées. • Détérioration rapide du matériel d'exploitation à cause de l'état de la voirie sur certaines parties

LES FORCES : Ces forces sont constituées d'atouts internes à la société et sur lesquelles cette dernière peut s'appuyer comme leviers pour bâtir sa stratégie de développement à moyen et long terme.

Les services purement voyageurs: les prestations que la société 3D offre à ses clients sont moindres par rapport aux autres modes transport. En effet, ces prestations revêtent un caractère social visant à rendre les coûts de transport accessibles à toutes les couches sociales de la population.

Plusieurs forces peuvent apparaître au niveau des activités de DDD, celle qui est considérée comme la plus importante entité de transport au Sénégal car elle est la seule société de transport en commun qui est la mieux organisée et de rigueur à Dakar et qui détient de plus de personnel et de matériel par rapport aux autres qui évolue dans l'informel. Le monopole que DDD détient dans ce secteur se justifie par le fait qu'elle est la seule société de transport routière qui exploite certaines axes ou lignes comme celles du centre-ville de Dakar. Au niveau national c'est ce qui fait qu'elle a toujours enregistre des résultats plus ou moins importants au cours de l'exercice de ses fonctions DDD a la capacité de toujours répondre à la demande de ses clientèles qui se résume ainsi aux voyageurs. Cela nous amène à parler d'une force plus ou moins importante qui n'est que la capacité à transporter en sécurité les usagers.

En effet la société DDD est considérée comme le prototype même de transport de masse et social, elle est d'une grande utilité pour la plupart des grandes sociétés et écoles telles que l'école française ou encore la société PTB (petit train de banlieue).

En outre la tarification sur un système de taxation qui est par section pour les personnes, relève ses avantages sur plusieurs plans à savoir la quantité à transporter et la distance sur laquelle porte le transport.

Toujours concernant les forces nous pouvons évoquer la maîtrise technique du métier dont font preuve le personnel qualifié (formation et test) de DDD.

LES FAIBLAISSES :

Les faiblesses constituent des facteurs susceptibles d'entraver la réalisation des objectifs que l'entité s'est fixée.

Parmi ces faiblesses, il faut noter à l'opposé des forces évoquées, des insuffisances peuvent aussi se faire remarquer au nouveau travail empêchant ainsi le développement normal des activités de cette dernière

De ce fait, l'une des contraintes la plus visible et qui favorise le ralentissement des activités de DDDD c'est le manque de matériel en nombre suffisant et optimisant.

Ainsi la vétusté de certain matériel de l'exploitation comme par exemple les bâtiments les parkings.

En effet, le parc roulant est frappé d'une obsolescence de la plupart des véhicules utilisés.

Par conséquence on remarque fréquemment la plupart des pannes est due à l'usures de bogies du moteur ce qui a une conséquence sur les recettes de la société.

En ce qui concerne les installations fixes nous pouvons citer dans un premier temps les routes qu'ils sont actuellement dans un état d'usure avancé dans la banlieue pouvant être à l'origine de nombreux incident sur la ligne routière

Le nombre de véhicule a diminué dû à l'immobilisation suite à des pannes entraînant aussi une baisse de recette.

En ce sens nous pouvons dire que c'est une bonne partie du matériel léguée par l'ancienne société SOTRAC.

En guise d'illustration nous pouvons parler de la Direction ou Dépôt qui joue un rôle très important dans le dispositif routier alors qu'il utilise un matériel frappé d'une obsolescence.

Au niveau de sa quantification des ressources humaines, 3D a hérité de l'ex SOTRAC d'agents peu qualifiés.

Il faut soulever aussi du fait qu'il y a une différence des conditions de travail au niveau des services.

OPPORTUNITES (OPPORTUNITIES) :

Elles sont constituées des possibilités qu'offre l'environnement. Ce sont entre autres situation géographique du pays : le Sénégal est un pays côtier, donc il est lié directement aux pays d'outre-mer par le transport maritime. En effet, le transport routier a des enjeux socio-économiques dans la mesure où il assure la continuité des opérations de transports entre les opérateurs économiques de l'intérieur du pays et la sous-région.

MENACES (THREATS) :

Elles constituent les risques auxquels la société DDD pourrait être confrontée. Ce sont entre autre la concurrence accrue : de plus en plus de sociétés de transport AFTU, les taxis urbain et taxis clandestins « Clando » et les cars Rapide et cars NDIANGA NDIAYE accroissent leur part de marché régional, à cet effet, ils profitent de la faiblesse du nombre des autobus de DDD pour offrir à la clientèle leurs services.

Obsolescence du système de télécommunication : le manque de moyen de télécommunication de bonne qualité ne permet pas une gestion rationnelle et optimale des circulations. En effet, les problèmes rencontrés à ce niveau entraînent des fréquents recours à des procédures exceptionnelles pour faire circuler les autobus, contribue à allonger le temps des parcours des autobus, interfèrent dans l'organisation des secours et pénalisent l'exploitation.

L'absence de politique visant à prendre en compte les problèmes sociaux des agents en ligne a des répercussions directes sur le rendement des agents et donc sur la performance globale du réseau.

Les exigences de l'activité : les nombreux ralentissements qui traduisent en fait une détérioration de l'entretien de la voie et réduisent les capacités du réseau et à cette allure de la réduction du parc automobile due aux pannes et aux manques de pièces détachée de rechange risque de conduire DDD à la faillite comme à l'époque de la SOTRAC.

Section 5: Recommandations et difficultés rencontrées

5.1- Les recommandations

5.1.1- Recommandations d'ordre commerciales et managériales :

Pour améliorer les contraintes de l'insatisfaction des usagers de la société DDD, il est nécessaire, la création d'un service qualité pour la prise en charge et la satisfaction de la demande de déplacement avec un cout acceptable, un maximum de confort, de sécurité ainsi une assistance aux voyageurs avant, pendant et après le voyage.

A cela il faut : Identifier, comprendre et mettre en forme les attentes des clients est le point de départ de toute démarche d'amélioration de la qualité de service offert.

Mettre les informations écrites aux principaux points d'arrêts des bus pour permettre aux usagers de prendre une bonne décision sur son itinéraire, cette approche peut paraitre

rudimentaire, certain dirons simpliste, d'autant plus que le mesure est réaliser par l'encadrement direct du service d'exploitation, dans l'attente de pouvoir disposer des systèmes plus performants (systèmes téléaffichage aux points d'arrêts par exemple).

DDD regorge de ressources humaines très diverses aux profils différents en accord avec le secteur d'activité de la société.

La direction de l'exploitation en étroite collaboration avec les autres directions conçoit les services à offrir à la clientèle et participe à leur mise en œuvre. Elle observe le marché et son évolution. Elle est responsable des opérations des (organisation des services, définition des besoins en personnelle, mise en place et gestion de l'encadrement commercial). Elle concourt à la formation et à l'information commerciale du personnel. Elle est également chargée de concevoir, d'organiser, d'assurer et de contrôler l'exécution des prestations relatives au transport des voyageurs dans le cadre de la politique générale de l'entreprise. A ce titre elle définit quantitativement et qualitativement en liaison avec les autres directions concernées les moyens nécessaires : personnel des gares et d'accompagnement des autobus (contrôleurs, et agent superviseur), installation et équipements des gares et des lignes.

Améliorer le système de gestion d'informations pour plus de rapidité dans toutes les gares

En initiant des formations à l'endroit du personnel, cela aidera à augmenter sa productivité et améliorer la qualité de ses services.

Achat des outils de travail modernes notamment imprimantes, ordinateurs, téléphones pour une nette amélioration des conditions de travails des agents

Mettre à la disposition des agents un système de télécommunication de bonne qualité permettant ainsi une exploitation sure, efficace et économique de l'ensemble du réseau.

La mise en œuvre de programme d'amélioration continue et de comparaison des performances, de partage d'expérience afin de déterminer les objectifs d'amélioration.

5.1.2- Recommandations d'ordre Technique:

Lors des achats (d'acquisition des nouvel autobus) avant ou après de faire intervenir les techniciens de l'entreprise c'est-à-dire de Dakar DEM DIKK, pour regarder les états des moteurs, les organes, la carrosserie afin de donner leurs avis si ces types de véhicules est adapté ou non au Sénégal.

Renforcer les capacités de voie dans certaines gares et renouvellement du matériel roulant.

5.1.3- Recommandations d'ordre logistique :

Un service logistique pourrait être bénéfique pour 3D, en réduisant le temps et en optimisant les stocks des pièces détachées à un niveau d'ordre optimal. En effet, ce service permettrait à celle-ci de gérer les flux physiques et d'information avec TATA (fournisseur en pièce détachées de DDD) dans le but d'en minimiser les coûts, et ce, de l'amont à l'aval de la "chaîne logistique" en respectant des conditions satisfaisantes en termes de délais et de qualité.

Tous ce processus réglerait bien les problèmes de délais de commande qui bloque l'activité. Car la logistique a par conséquent une fonction transversale dans l'entreprise.

Ces actions ont un impact sur tous les autres services, une vision globale des activités de l'entreprise lui est donc nécessaire.

La création d'un département de Logistique peut apporter un nouvel élan du point de vue efficience. En effet, la coordination des rapports clients- société, la gestion de tournée des véhicules et la gestion des flux d'information relatifs à la disponibilité des véhicules et du personnel exploitant sont autant d'éléments qui jugent de l'opportunité de ce département.

Des perspectives de limitation des surcharges des véhicules peuvent allonger la durée de vie des bus, la réduction des coûts d'entretien et des risques d'accident.

L'analyse de la matrice et de la boucle de qualité a révélé des insuffisances notables.

L'information fait défaut au niveau des arrêts et à l'intérieur des bus. La confection d'affiches au niveau des arrêts, renseignant sur les lignes passant par ces arrêts, leurs destinations et horaires, est à envisager. Il doit être diffusée aussi, à l'intérieur des bus des informations sur l'étape du parcours, l'itinéraire emprunté et ceux connexes.

Les systèmes du retour l'information doivent être établis. La société peut recueillir avec ceci, les appréciations, critiques et suggestions des usagers.

L'atteinte des objectifs de Dakar Dem Dikk par des réformes internes doit s'accompagner d'une volonté d'organisation et de régulation du trafic par les autorités étatiques.

5.1.4- Recommandations d'ordre aménagement du territoire :

La prise de conscience et la volonté de relancer l'aménagement du territoire sont perceptibles dans :

• l'engagement de tous les Etats, sans exception, à mener une politique de décentralisation pour servir de levier à leur politique d'aménagement du territoire et de développement local

• les discours programment de certains Chefs d'Etats et hommes politiques qui accordent une place de choix à l'aménagement du territoire. Aussi, l'initiative de la Commission d'élaborer la politique communautaire en aménagement du territoire, a-t-elle été très favorablement accueillie ;

• le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) qui cherche à développer, entre autres, les infrastructures de transport, de l'énergie et de télécommunications pour établir un équilibre sur tout le continent et donner à chaque zone, la chance de se développer et de réduire ses disparités.

Par ailleurs, il existe dans la sous-région des organismes de réflexion et de recherche sur l'aménagement du territoire parmi lesquels :

• le Comité Inter-états de Lutte Contre la Sécheresse au Sahel (CILSS) qui collabore avec le Club du Sahel et l'Organisation de Coopération et de Développement Economique

(OCDE). Le Club du Sahel dispose d'un groupe de réflexion sur l'aménagement du territoire dénommé Groupe Ministériel d'Animation et de Proposition.

5.1.5- Recommandation d'ordre infrastructure routière :

Les infrastructures routières sont indispensables à l'amélioration de la mobilité des transports dans une ville. Ce fait est largement compris par l'Etat du Sénégal qui ne cesse depuis sa politique sectorielle à œuvrer pour une politique d'infrastructure.

C'est dans cette perspective que des avancées notables ont été constatées et son toujours en cours d'amélioration. Nous suggérons que cela soient équitablement reparties au sein de la région qu'il n'y ait de difficultés à rallier certaines artères de notre agglomération parce que n'ayant pas assez de routes.

D'adapter les infrastructures à la capacité des réseaux et si possible de créer des voies réservées à chaque mode de transport en fonction de sa capacité

Fluidité du trafic : Pour pouvoir améliorer la fluidité du trafic au niveau de plateau (centre-ville) certaines mesures devraient pouvoir s'appliquer parmi lesquelles :

Une transformation des conditions d'usage de l'espace dans ce milieu en donnant sur la voirie une priorité à la circulation des autobus et sur les trottoirs une priorité à la circulation des personnes.

Cette proposition reste basique et évidente mais garde tout son sens dans un espace comme celui de plateau.

L'application effective des restrictions horaires aux véhicules de transport des marchandises est souhaitée étant entendu que ces véhicules participent considérablement a l'encombrement du plateau (lors du déchargement des conteurs, le mieux est de fixé les heures comme par exemple les nuits)

La mobilité : Les embouteillages restent les principales causes des retards enregistrés par les régulateurs à l'arrivée au niveau des gares, ces retards pouvant avoisiner des fois 30 à 40 minutes (voir les différentes positions) occasionnant d'énormes difficultés à l'exploitation.

Les régulateurs sont obligés de faire des ajustements en calculant de nouvelles fréquences.

Les bus étant un nombre très limité sur chaque ligne, les régulateurs procèdent à des permutations et des sautages.

Cette situation de blocage des bus dans la circulation fausse toutes les données aussi bien en TEMPS et en KILOMETRES.

5.2- Les difficultés rencontrées :

D'une part, il ne nous a pas été difficile de rencontrer le personnel de DDD car nous étions partis sous la couverture de l'école pour une visite terrain.

D'autre part, il ne nous a pas été facile de prendre des rendez-vous avec des acteurs et experts évoluant dans le domaine des transports le fait de leur indisponibilité.

S'agissant aussi des échantillons que nous avons eus à ciblé pour remplir les questionnaires, car ils paraissaient sceptiques par rapport à l'authenticité du questionnaire.

Cependant nous avons réussi à surmonter toutes ces difficultés en parvenant à l'achèvement de notre recherche.

Conclusion

CONCLUSION

L'approche traditionnelle de la mobilité est réduite à sa dimension technique : le transport. En d'autres termes, il s'agit d'organiser, dans une logique de service public, l'acheminement de flux de voyageurs. La logique prédominante est alors une logique d'infrastructure, d'optimisation de coût, d'organisation de modes de transport toujours plus nombreux.

Cette approche est devenue trop monolithique pour la métropole moderne. Pour organiser la mobilité de demain, il faut comprendre la ville d'aujourd'hui. La mobilité est un élément constitutif du développement urbain qui s'insère dans un écosystème plus large. Bien comprendre la mobilité en ville nécessite d'aller au-delà de la dimension technique du déplacement. Cela nécessite la prise en compte du développement des activités urbaines et de leur organisation dans leur ensemble, la nature des différents espaces, le tissu social, économique qui caractérise ces activités. La question du transport urbain pose avant tout la question de l'accessibilité des différents lieux de vie, dans une logique de durabilité.

Quels sont les caractéristiques de cette nouvelle mobilité ?

L'accessibilité est sans doute l'élément clef car c'est elle qui conditionne l'équilibre entre les territoires de la ville. L'accessibilité doit se comprendre au sens large. Il s'agit de permettre à l'ensemble des populations de passer facilement d'une partie à l'autre de la ville, quels que soient leur origine sociale ou leurs niveaux de motricité (personnes âgées, personnes handicapées…). Sans cette accessibilité la ville devient génératrice d'exclusion. Historiquement ce rôle était joué par la voiture surtout pour les quartiers périphériques grâce au niveau de flexibilité qu'elle apporte au déplacement.

Aujourd'hui l'engorgement des voies de circulation à Dakar, la volonté de « dé carboniser » le centre-ville, la lutte contre la pollution et la baisse du pouvoir d'achat induisent la nécessité de trouver une alternative à la voiture individuelle. Cette alternative nécessite de penser la ville avec les transports et réciproquement. Si les transports en commun restent la colonne vertébrale de la mobilité urbaine, il est nécessaire de construire le bouquet d'offre permettant d'irriguer l'ensemble y compris la périphérie de la ville de Dakar. L'intégration de cette offre de transport au rythme de la ville est déterminante. La nouvelle offre de mobilité doit permettre de lisser les flux de trafic et de desservir l'ensemble de « fonctionnalités » urbaines en fonction des besoins des habitants. Chaque individu doit pouvoir se déplacer facilement, dans des conditions de temps, de prix et de confort acceptable… être à une heure maximum de l'ensemble des services urbains, dans une logique porte à porte.

Le deuxième enjeu clef de la mobilité urbaine est sa durabilité

Sans même parler de l'importance de limiter le réchauffement climatique qui sera sans doute l'enjeu majeur de la deuxième partie de ce siècle-, la durabilité devient nécessaire sans un contexte de maîtrise de la consommation de carburants fossiles et de limitation de la pollution urbaine.

La mobilité moderne se doit d'être à la fois propre et écologiquement « éthique ». Elle doit s'insérer dans la politique énergétique du territoire dans une logique de « smart grid » (réseau intelligent), prendre en compte les enjeux de santé publique et de maîtrise d'émission de gaz à effet de serre.

Cette approche s'intègre pleinement dans la politique d'urbanisme de la ville, au travers notamment de la création de « hub de mobilité » et de la place réservée aux modes de transports « doux ».

Bien au-delà de sa fonction première, les mobilités d'aujourd'hui sont devenues un axe majeur de la politique urbaine, plaçant les transports au cœur d'un urbanisme recentré sur la place de l'individu en ville. Cela constitue à n'en pas douter un défi technique, architectural et institutionnel, mais réellement incontournable si l'on veut faire de la Ville de Dakar un lieu qui reste profondément humain.

BIBLIOGRAPHIE

TAPSOBA-KABRE C. : *« les transports collectifs dans les villes Africaines» 1989*

Jean-Pierre Orfeuil : *La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite (Presses Universitaires de France, 2000)*

Odile Andan, Bruno Faivre d'Arcier, Charles Raux , Jean-Michel, Cusset. : *Transports et mode de vie des ménages périurbains. Mobilité et systèmes de transport dans les espaces périurbains.*

SAKHO Pape, *« Urbain ou développement urbain et transport à Dakar », dans diversification des pôles urbains.*

Mme Ndeye Ngom*, Doctorant en Géographie : « Mobilité et politiques publiques de transport à Dakar » 2000*

LUSSAULT Michel, PAQUOT Thierry, YOUNES Christ*. Habiter, le propre de l'humain. Villes, territoires et philosophie, La Découverte, 2007, 384p.*

Webographie**:** *WIKIPEDIA, Site web DDD, Site web MTTD, INTERNET…*

Documentation **:** *CODESRIA, ANSD et la Banque Mondiale, Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, Ministère des Transports Terrestres, Articles de OUESTAFNEWS, Mémoire de Fin d'Etudes et Thèses de Doctorat, Direction Dakar Dem Dikk*

TABLES DES MATIERES

DEDICACES I
REMERCIEMENTS II
LISTE DES ABREVIATIONS. III
LISTE DES FIGURES V
LISTE DES CARTES V
LISTE DES TABLEAUX V
SOMMAIRE VI
RESUME VII
INTRODUCTION 1
1ERE PARTIE : APPROCHE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE 3
CHAPITRE I : APPROCHE THEORIQUE 4
Section 1 : PROBLEMATIQUE : 4
Section 2 - Objectifs, Intérêt et Question de recherche : 7
2.1- Les objectifs de la recherche : 7
2.1.1- L'objectif général : 7
2.1.2- Les objectifs spécifiques: 7
2.2- Intérêt de l'étude : 8
Section 3 : Les hypothèses de recherche et Outils de Collecte de Données 8
3.1- Les Hypothèses de Recherche 8
3.2- Les Outils de Collecte de Données : 9
Chapitre II : CADRE METHODOLOGIQUE 10
Section 1- Revue Critique de Littérature 10
Section 2 : Clarification des concepts : 12
2ème PARTIE : ANALYSE DU CADRE D'ETUDE 18
CHAPITRE III : PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE 19
Section 1 : Historique et Statut Juridique de Dakar Dem Dikk 19
1.1- Historique de la société DDD 19
1.2- Statut Juridique de DDD 19
Section 2 : Missions, Objectifs et Structuration de la société DDD 20
2.1- Les missions : 20
2.2- Les objectifs : 20

2.3- La Structuration de DDD 21
2.3.1- Le Conseil d'Administration (CA) 21
2.3.2- La Direction Générale (DG) 22
2.3.3- Le secrétariat général (SG) 22
2.3.4- La Direction Technique (DT) 23
2.3.5- La Direction des Ressources Humaines et de la Formation (DRHF) 23
2.3.6- La Direction de l'Exploitation (DE) 23
2.3.7- La Direction Financière et Comptable (DFC) 24
2.3.8- La Direction Commerciale et Marketing (DCM) 24
2.4- Les zones d'intervention 27
2.4.1- Le réseau public : 27
2.4.2- Les services particuliers : 27
2.4.3- Le réseau de DDD 27
Section 3- Environnement macro et micro économique 35
3.1- Le cadre physique et démographique 35
3.1.1- Le cadre physique : 35
3.1.2- Le cadre démographique 35
3.1.3- Le cadre administratif. 40
3.1.4- Le cadre socio-économique. 42
3.5 - L'Offre de Transport au Sénégal 44
3.6- Les Entraves à la mobilité urbaine à Dakar 48
3.7- Les Conséquences d'une mobilité urbaine limitée. 49
3.8- Les solutions envisagées par le CETUD. 50
3.9- L'engagement de l'Etat sur la mobilité urbaine. 51
3.10- La Relation entre le CETUD et la société DDDD 53
3.11- Partenariat SNCF (Société Nationale de Chemins de Fer) et la RATP (Régie Autonome de Transports Parisiens) 55
Chapitre IV : Méthodologie de recherche, Présentation de résultats et recommandations. 58
Section 1 : Méthodologie Adoptée 58
Section 2 : Outils de collecte de données et techniques d'analyse 58
Section 3 : Présentation des résultats et vérification des hypothèses 59
3.1- Présentation des résultats : 59

3.2- Vérification des Hypothèses : 70
Section 4: Analyse de la matrice SWOT de DDD 70
Section 5: Recommandations et difficultés rencontrées 74
CONCLUSION 79
BIBLIOGRAPHIE 81
TABLES DES MATIERES 82
ANNEXES 85

ANNEXES

1-QUESTIONNAIRE

IDENTIFICATION DU REPONDANT

Etes-vous

PERSONNEL DDD ?

Ou

VOYAGEUR ?

Questions, SVP répondez par OUI par NON

Numéro	Questions	Réponses	
		OUI	**NON**
Q1	A votre avis une bonne réglementation de la voirie et une sensibilisation des usagers au respect du code la route faciliteront la circulation à Dakar		
Q2	Une bonne gestion de la logistique (entretient et renouvellement du parc) rendra-t-elle DDD plus performant ?		
Q3	Pensez-vous les transports DDD devraient avoir leur propre voie pour circuler ?		
Q4	Est-ce que renforcer le confort des bus DDD vous inciterait à prendre en priorité leurs transports ?		
Q5	Etes-vous satisfait des transports DDD ?		
Q6	Prenez -vous des modes de transport autres que DDD ?		
Q7	Avez-vous noté une amélioration du parc des transports collectifs ces dernières années ?		
Q8	Perdez-vous du temps avec les transports DDD ?		
Q9	Avez-vous (ou un proche) des difficultés pour accéder aux transports collectifs DDD ?		
Q10	Pensez-vous que les nouvelles infrastructures de transport pourront régler définitivement les difficultés de la mobilité urbaine à Dakar ?		

MERCI !

2- QUESTIONAIRES REMPLIS

NB : Pour alléger, nous avons juste inséré 5 (Cinq) exemplaires de questionnaires remplis vu le volume des documents.

3- TABLEAU DE RESULTATS TRIES DES QUESTIONNAIRES

Numéro	Questions	Réponses	
		OUI	**NON**
Q1	A votre vis une bonne réglementation de la voirie et une sensibilisation des usagers au respect du code la route faciliteront la circulation à Dakar ?	**87**	**13**
Q2	Une bonne gestion de la logistique (entretient et renouvellement du parc) rendra-t-elle DDD plus performant ?	**59**	**41**
Q3	Pensez-vous les transport DDD devraient avoir leur propre voie pour circuler ?	**32**	**68**
Q4	Est-ce que renforcer le confort des bus DDD vous inciterait à prendre en priorité leurs transports ?	**96**	**4**
Q5	Etes-vous satisfait des transport DDD ?	**63**	**37**
Q6	Prenez -vous des modes de transport autres que DDD ?	**98**	**2**
Q7	Avez-vous noté une amélioration du parc des transport collectifs ces dernières années ?	**22**	**78**
Q8	Perdez-vous du temps avec les transports DDD ?	**97**	**3**
Q9	Avez-vous (ou un proche) des difficultés pour accéder aux transports collectifs DDD ?	**11**	**89**
Q10	Pensez-vous que les nouvelles infrastructures de transport pourront régler définitivement les difficultés de la mobilité urbaine à Dakar ?	**77**	**23**

4-IMAGES BUS ET ARRETS BUS DDD

Image 1 : Flotte DDD

Image 2 : Arrêt Bus DDD

Image 3 : Inondation dans la banlieue

Image 4 : Bus Sénégal Dem Dikk

Image 5 : Navette AIDB

Image 5 : Nouveaux arrêts Bus DDD