

REPUBLIQUE DU SENEGAL



Un peuple-un but- une foi

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

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS – MEMBRE DU GROUPE SUP DE CO DAKAR



Boulevard de l'Est rue 3 prolongée
Point E. BP : 21354 Dakar – Tel : 33
859 95 95 / 33 823 25 14 Fax : +221 33
860 52 02 www.supdeco.sn /
ist@supdeco.sn



7, Avenue Faidherbe – BP : 21354
Dakar – Sénégal – Tel :(+221) 33 849 69
19 Fax : +221 33 821 50 74
www.supdeco.sn / supdeco@supdeco.sn

THEME :

**ANALYSE DU SYSTEME DE TRANSPORT URBAIN A DAKAR : CAS
AFTU**

**Mémoire de fin d'études pour l'obtention du
Bachelor en Logistique et Transport**

Présenté par :

Mamadou Lamine DIOUF

Sous la direction de :

Dr. Elsie Velda ANGUEZOMO MEZUI

Enseignant Chercheur à l'IST

Année académique : 2021 – 2022

DEDICACE

Ce travail est dédié :

A tout mon entourage à mes proches particulièrement à mes très chers parents que je rends un vibrant hommage ils n'ont ménagé aucun effort pour ma réussite et mon éducation car ils ont toujours été là pour me donner la force et le courage d'aller toujours en avant et de donner le meilleur de moi-même. Mais également à mes camarades de promotion avec qui nous avons partagé toutes ses années de sacrifice dans une totale fraternité, solidarité et de paix.

Sans oublier aussi à mes chers professeurs qui n'ont jamais hésité de nous apporter leur soutien et nous disposer leur connaissance durant toutes ses années.

REMERCIEMENT

La rédaction de ce travail a été possible grâce au concours de plusieurs personnes à qui je voudrais témoigner toute ma reconnaissance.

Louange au tout puissant, le très haut de nous avoir donné la santé et la force d'aller de l'avant et la motivation durant toutes ses années de sacrifices, d'études et d'investigation. Nous rendons grâce au miséricordieux par son immense gloire.

Mes plus vifs remerciements s'adressent à toute ma famille et proche pour leur soutien inconditionnel sur mes études, sur leurs disponibilités de près ou de loin et leur support intellectuel inestimable.

Mes reconnaissances et gratitude vont enfin à tout le groupe professoral du groupe Sup de Co de Dakar, notamment à celui l'Institut Supérieur des Transports pour leur conseil et le savoir-faire qu'ils m'ont transmis et leur encadrement, et à notre professeur et encadreur Dr ANGUEZOMO Elsie, pour son suivi et soutien qu'elle nous a prodigué tout au long de la rédaction. Merci !!!

SOMMAIRE

DEDICACE.....	i
REMERCIEMENT	ii
SOMMAIRE	iii
LISTE DES ABREVIATIONS	iv
LISTE DES FIGURES.....	v
FICHE SIGNALITIQUE.....	vi
RESUME	vii
ABSTRACT	viii
INTRODUCTION	1
CHAPITRE I : CADRE DE L'ETUDE	5
Section 1: Présentation de l'AFTU	5
Section 2 : Présentation de l'activité.....	10
CHAPITRE II : DIAGNOSTIC DU SYSTEME DE TRANSPORT URBAIN A DAKAR	12
Section 1 : Présentation et analyse des résultats.....	12
Section 2 : Interprétation et recommandations.....	30
CONCLUSION	33
BIBLIOGRAPHIE.....	35
ANNEXES.....	36
.....	38
GUIDE D'ENTRETIEN.....	39
TABLE DES MATIERES	43

LISTE DES ABREVIATIONS

AFTU : Association pour le Financement des Transports Urbains de Dakar

ANSD: Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie

BRT ; Bus Rapid Transit

CETUD : Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar

DDD : Dakar Dem Dikk

GIE : Groupement d'Intérêt Economique

NN : Ndiaga Ndiaye

PSE : Plan Sénégal Emergent

TER : Train Express Régional

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Les types de bus AFTU	7
Figure 2: Cartographie des lignes AFTU et des points tarifaires.....	8
Figure 3: Les modes de transports publics à Dakar	14
Figure 4: Le TER (Train Express Régional)	21
Figure 5: Le BRT (Bus Rapid Transit)	22
Figure 6: Exemple d'échangeur.....	25

FICHE SIGNALITIQUE

NOM DE L'ENTREPRISE	AFTU
STATUT JURIDIQUE	BUT NON LUCRATIF
DATE DE CREATION	AVRIL 2001
ADRESSE	ZONE DE CAPTAGE
CONTACT	☎ +33 859 02 88
EMAIL	✉ : aftu-senegal.org

RESUME

Le transport joue un rôle important dans l'économie d'un pays et demeure indispensable face à la mobilité urbaine et aux déplacements mais surtout à la création de richesse. A ce stade il conviendra de mettre un système de transport urbain efficace pour répondre à la demande de transport pour la population dans l'agglomération dakaroise. Dakar une ville qui se développe avec un rythme extraordinaire, elle est une zone de localisation et d'implantation de plusieurs entreprises ce qui impacte directement ou indirectement sur la structure urbaine de Dakar et sur la circulation des biens et personnes.

Par contre la circulation dans cette agglomération présente plusieurs difficultés et la structure urbaine actuelle présente un tissu hétérogène car la distribution des infrastructures et équipements est inégalement répartie et la localisation des activités économiques dicte les logiques de la circulation.

En effet la diversité des moyens de déplacements à peu près 900.000 déplacements sont notés par jour dans cette ville. Ce qui impose une mise en place d'un système d'exploitation et de gestion performante face à la demande de transport. Parmi ces derniers nous avons l'AFTU qui est une association qui œuvre dans le transport urbain.

Mots clés : Transport, système de transport, mobilité, structure urbaine, agglomeration.

ABSTRACT

Transport plays an important role in the economy of a country and remains essential in the face of urban mobility and travel, but above all in the creation of wealth. At this stage, an efficient urban transport system should be put in place to meet the transport demand for the population in the Dakar agglomeration. Dakar is a city that is developing at an extraordinary pace, it is an area where several companies are located and established, which directly or indirectly impacts the urban structure of Dakar and the movement of goods and people.

On the other hand, traffic in this agglomeration presents several difficulties and the current urban structure presents a heterogeneous fabric because the distribution of infrastructures and equipment is unevenly distributed and the location of economic activities dictates the logic of traffic.

Indeed the diversity of the means of travel about 900,000 trips are noted per day in this city. This requires the establishment of an efficient operating and management system to meet transport demand. Among the latter we have the AFTU which is an association that works in urban transport.

Keywords: Transport, transport system, mobility, urban structure, agglomeration.

INTRODUCTION

Le secteur du transport notamment le sous-secteur routier joue un rôle important et occupe une place prépondérante sur l'économie du Sénégal, il est placé au cœur des stratégies de développement avec l'élaboration des politiques sectorielles sous-tendues par des investissements importants dans les services et infrastructure de transport afin de faciliter la mobilité ou déplacements des biens et personnes dans les meilleures conditions

La route assure 95% des déplacements intérieurs de personnes et 95 des déplacements de marchandises ce qui fait de cette dernière la plus dominante. D'autant plus que la route demeure toujours le principal moyen de déplacement des personnes des biens et marchandises car 90/100 de l'activité économique se déroule dans son ensemble la question du transport routier est trop sensible à Dakar bien vrai que ce dernier bénéficie d'une grande force en matière de transport en commun car elle dispose de plusieurs moyens de transport à savoir les cars rapides, les « Ndiaga Ndiayes » les taxis urbains, clandos....

En outre Dakar capitale de la république du Sénégal compte 3.630.000 ¹ selon les rapports migratoires la région a connu une forte croissance rapide en passant de 400.000 habitants en 1970 à 3.000.000 en 2018. La ville de Dakar accueille la moitié de la population urbaine du pays et est dotée de plusieurs nombres de véhicules de transport malgré tout cela, elle est confrontée à des problèmes de mobilité et une crise de transport car la distribution des infrastructures et équipements de transport est inégalement répartie depuis cette dernière décennie l'axe dakaroise a subi une expansion très rapide due à une explosion urbaine très forte.

Cette population est confrontée à une carence de mode de transport et une insuffisance de l'offre des services de transport à ce stade il devient indispensable d'avoir un système de transport performant face à la forte demande de la ville de Dakar. C'est dans cette optique que l'Etat du Sénégal décide de mettre en place un système de transport urbain efficace pour répondre à la demande de transport à Dakar d'où l'idée de la création de l'AFTU (Association de Financement des Transports Urbains et de DDD (Dakar Dem Dikk) pour une assurer une meilleure organisation du transport sous la direction du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) qui est

¹ Rapport migratoire

Analyse du système de transport urbain à Dakar : Cas AFTU

l'autorité organisatrice et régulatrice du transport. En effet ces entreprises ont presque le même objectif qui est la satisfaction des besoins des populations en transport.

L'objectif principal de la recherche est d'analyser le système du transport urbain dans l'agglomération de Dakar tout en relatant les problèmes liés au système de transport pour ensuite apporter des solutions innovantes pour une meilleure compétitivité. Elle vise également aussi à mettre en place une réorganisation et une mise en place des fondements pour l'amélioration des déplacements de la population et une réorganisation du réseau.

Malgré que le secteur du transport soit primordial pour la mobilité des personnes par conséquent on note des défaillances sur le système de transport et une absence de coordination. Le constat est unanimement partagé, les déplacements dans la ville de Dakar sont pendulaires c'est-à-dire il est très difficile de circuler dans la ville de Dakar pendant les heures de pointe à cause de la congestion. D'après plusieurs études cela est liée à la croissance importante du parc, à la faible capacité du réseau routier mais aussi à l'exode rural. Mais aussi à l'enclavement car Dakar est la ville la plus enclavée par rapport aux autres villes du Sénégal car elle est localisée à l'extrême ouest de la presqu'île du Cap vert au bord de l'océan Atlantique et n'a qu'une sortie routière ce qui est un handicap pour la mobilité urbaine. D'autant plus les usagers éprouvent des difficultés à se déplacer dans ville non seulement ils attendent longtemps aux arrêts de bus et peinent à aller à temps.

Mais aussi également la mauvaise organisation du système de transport urbain dans la capitale dakaroise justifiée par une indiscipline notoire telle que le non-respect des règles de conduites de stationnements et des codes de la route constitue un réel problème à savoir l'occupation de l'espace routière ou une partie de la route qui est transformée en marché public dans certaines zones de la banlieue et du centre-ville est à l'origine de la saturation du réseau routier et demeure la véritable cause de la congestion à Dakar.

Du point de vue des économistes, la congestion entraîne des pertes économiques énormes qu'il faut totalement éviter car non seulement elle réduit la productivité et les vitesses de déplacement pouvant provoquer des retards de livraison et des pertes de temps.

En résumé les problèmes qui résultent de ce thème sont nombreux et variés et méritent des solutions. La question de recherche principale à noter est la suivante :

Quels sont les contraintes qui empêchent le bon fonctionnement du transport ?

Elle fait ressortir plusieurs sous questions que sont :

Analyse du système de transport urbain à Dakar : Cas AFTU

- Quelles sont les projets et solutions à adopter pour améliorer la fluidité du trafic routier et lutter contre la congestion ?
- Quelles stratégies adopter pour l'amélioration de l'état et de la qualité du parc automobile ?
- Quelles stratégies adopte l'AFTU face à la résolution des problèmes relatifs au transport ?

Pour mener à bien notre étude il conviendra de démontrer dans un premier temps le cadre théorique tout en présentant l'AFTU, ensuite analyser le système de transport urbain afin de solutionner la problématique posée, nous allons faire la présentation actuelle et faire un diagnostic du système de transport en milieu urbain pour déterminer les contraintes liées à ce dernier et enfin proposer des solutions dans l'optique d'améliorer le transport.



CADRE DE L'ETUDE

CHAPITRE I : CADRE DE L'ETUDE

Cette partie demeure la phase la plus importante du travail, elle permet de présenter l'Association pour le Financement du Transport Urbain, organe de gestion du transport urbain et de sa structuration et de son fonctionnement.

Section 1: Présentation de l'AFTU

Dans cette première section nous allons présenter d'abord l'AFTU son historique et ses activités, sa mission et son organisation.

1.1. Historique

L'Association de Financement des Professionnels du Transports Urbain (AFTU) est une entreprise à but non lucratif, elle est créée le 03 Avril 2001 à l'initiative de l'Etat du Sénégal avec l'appui de la Banque Mondiale dans le cadre de programme pilote pour le renouvellement du parc de minibus de transport urbain de la région de Dakar. Elle regroupe différents Groupement d'Intérêt Economique (GIE) des transporteurs, le Ministère de l'Economie et des Finances qui sont les représentants de l'Etat et du CETUD.

L'AFTU bénéficie de l'assistance technique du cabinet d'expertise comptable GARECGO FALL & GUEYE qui assure la gestion administrative, comptable et financière du projet, cabinet choisi à la suite d'un appel d'offres ouvert avec le concours de la Banque Mondiale.

Parmi ses GIE nous en avons 15 que sont :

- Thiaroye Yeumbeul
- Nayobé
- Dimbalante
- Diamaguene
- Sopali Transport urbain de Dakar
- Kheweul Aéroport
- Darou Salam
- Avenue du Sénégal
- Mboupe transport
- Diapalante
- Sante Yalla
- Alhamdoullilah

- Le Ndiambour

Par contre l'AFTU est alliée au Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) qui est l'autorité organisatrice du transport à Dakar.

1.1.1. Le CETUD

Créé le 10 mars 1997 par la loi N 97-01 le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar est un organisme de régulation de l'offre du transport collectif urbain qui a comme objectif d'améliorer les conditions d'exploitation des opérateurs ainsi que les déplacements des populations dans l'agglomération dakaroise. Avec une nouvelle loi 97 du 03 Avril 2022 LE CETUD passe du Conseil Exécutif des Transports Urbains au Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables avec de nouvelles missions tels que l'implication de cette dernière dans la conception d'infrastructures routières pour apporter des solutions.

Les missions du CETUD

- Amélioration de l'état et de la qualité du parc automobile pour réduire la pollution
- Amélioration du niveau de services des infrastructures de la circulation et de la sécurité routière.
- Proposer des politiques tarifaires aux autorités
- La coordination entre les différents modes de transports publics
- Réguler le transport par rapport à la demande.

1.2. Missions et Réalisation de l'AFTU

1.2.1. Organisation et missions

Ayant démarré leur activité en 2004 l'AFTU est une structure à but non lucratif et non commerciale gérée par l'Etat ainsi que des GIE ou opérateurs privés et aussi par un cabinet expert-comptable de même qu'une structure au nom de CAP TRANS qui est chargée de gérer l'exploitation et l'organisation interne. Présentement elle dispose de 64 lignes avec 2150 véhicules. Etablir un organigramme sera pas facile car chaque propriétaire ou GIE gère son parc et ses activités.

1.2.1.1. Le personnel du réseau AFTU

L'AFTU est gérée par des GIE, dont le nombre de membre pouvant appartenir à ce dernier peut être illimité. Son administration est gérée par un président et son équipe leur rémunération est déterminée sur la base de la cotisation en fonction du véhicule. Ils discutent entre eux pour mettre en place un bureau auquel il y'aura un président et son secrétaire général, et un trésorier avec des membres simples.

Le personnel exploitant est composé de

- Régulateur,
- Gérant de ligne
- De surveillant,
- De contrôleurs,
- receveurs, et chauffeurs en outre le receveur est l'agent financier il exécute pour le compte de l'opérateur c'est-à dire le propriétaire du véhicule toutes les recettes et dépenses journalières.

1.2.1.2. Les moyens matériels

Au sein de cette structure les moyens matériels utilisés sont les gares et terminus, les matériels roulant tels que les bus les utilisés pour effectuer les déplacements, nous avons les minibus. Ils sont dotés d'une capacité inférieure ou égale à 50 places y compris les places debout et places assises. En gros le nombre totale de place ne saurait être mentionné car ils appartiennent à la catégorie des minibus urbains cette catégorie autorise le nombre de place debout et un nombre de places assises. Nous avons 3 types de minibus en circulation que sont :

Les bus de types KING LONG, TATA Marcopolo, TATA 613 et TATA 913.

Figure 1: Les types de bus AFTU



Source : Agencement Auteur, images CETUD (2016)

Analyse du système de transport urbain à Dakar : Cas AFTU

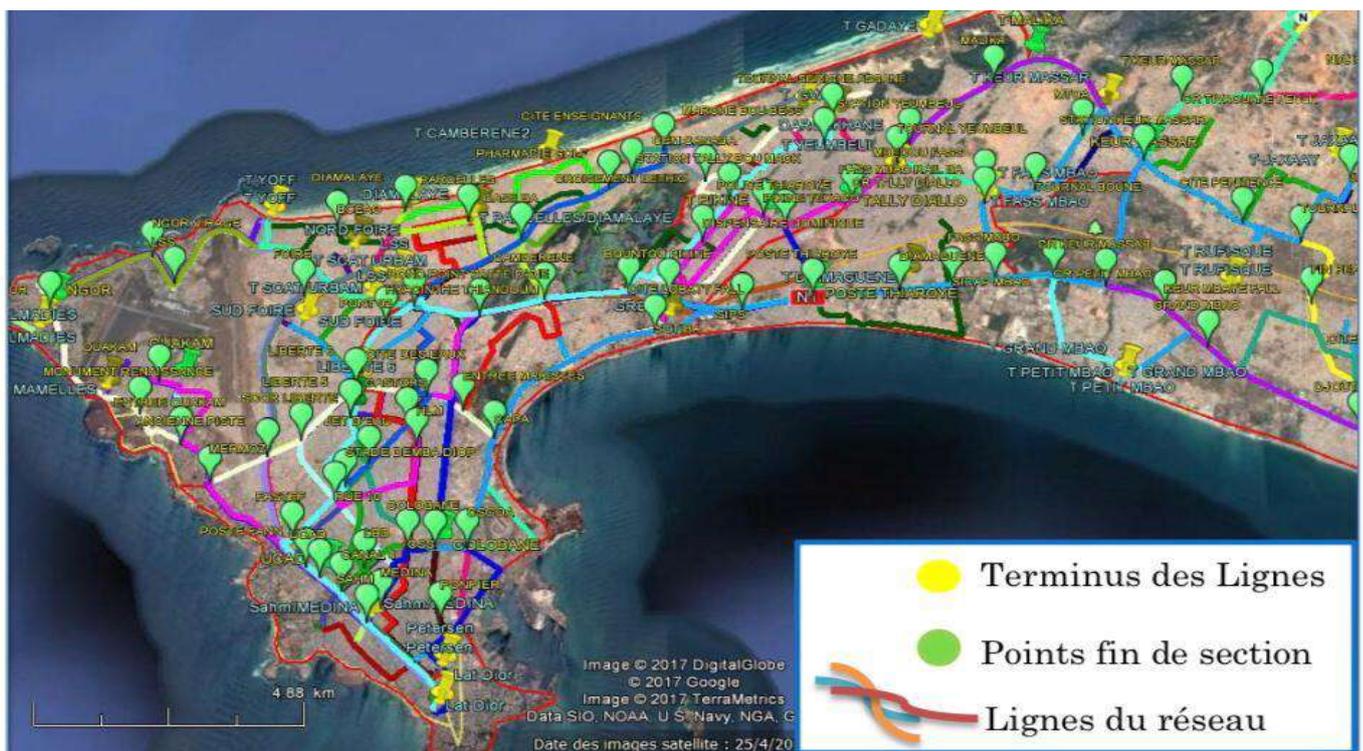
1.2.1.3. La ligne

C'est l'itinéraire précis reliant deux ou plusieurs terminus avec un nombre de véhicules et de bus circulant pendant une période donnée à un intervalle prédéterminé.

On en distingue deux (2) types de lignes

- **Ligne pénétrante** : C'est une ligne composée d'une seule gare.
- **Ligne circulaire** : C'est une ligne composée de deux gares.

Figure 2: Cartographie des lignes AFTU et des points tarifaires.



Source : AFTU

Les points verts appelés points tarifaires qu'and à eux sont des lieux géographiques ils marquent la fin d'une section. Les lignes tracées en couleur différente sont des lignes du réseau qui se partagent un certain nombre de kilomètres sur un même tronç commun.

1.2.1.4. Les partenaires de l'AFTU

Le nombre de voyageurs par jour transportés par cette association à 250.000 FCFA par jour ce qui équivaut 90.000.000² par an avec des recettes journalières de 6.000 voire 8.000 FCFA. Pour mieux rentabiliser ce projet l'AFTU travaille avec différents partenaires

- MECTRANS : Mis en place en 2006 pour la modernisation du transport ce dernier est un mutuel d'épargne et créditeur pour les transporteurs elle est composée de plus de 5.000 adhérents et réalise un apport important pour les minibus et sur l'économie.
- TRANSVIE : Mutuelles sociales pour les travailleurs elle est composée de 7.000 adhérents et 30.000 bénéficiaires. Elle prend en charges tout ce qui est santé frais hôpitaux ...

La mission principale de cette dernière est la facilitation et le renouvellement du parc automobile des transports publics et des véhicules vétustes tout en apportant une meilleure qualité du service offerte à la clientèle. Mais aussi de favoriser la professionnalisation de l'activité dans les domaines de l'exploitation et le transport dans les meilleures conditions optimales.

Sur ceux trois phases de renouvellement ont été déroulés depuis 2005 à Dakar et dans certaines villes de l'intérieur :

-402 minibus de marque KING LONG mis en circulation à partir de 2011 au profit des membres de 14 GIE.

- 700 minibus pour Dakar et 450 pour les capitales régionales. Ses 450 bus circulent à Ziguinchor, Saint Louis, Tamba, Tivaoune, Mbour, Thiès, Louga, Kaolack, Diourbel, Fatick, Kolda, Sédhiou....

1.2.2. Les Réalisations de l'AFTU

Durant ces dernières années l'AFTU a effectué plusieurs réalisations tout en créant un impact positif sur l'amélioration de la mobilité urbaine dans l'axe Dakar en mettant à disposition 1600 minibus pour effectuer les déplacements en milieu urbain 1600 avec plus de **250 millions** de passagers en 2016 d'autant plus a créé 6000 emplois directs.

Ayant obtenue une triomphe totale et une importante crédibilité, elle obtient un financement de l'Etat avec l'acquisition de 700 véhicules qui sont mise en circulation entre 2015 et 2017, 800 minibus en 2018.

² Journal Officiel (JO) de la République du Sénégal : loi n° 2003-04 du 27 mai 2003

Mais aussi elle met en projet de construction d'un garage ou centre de formation des chauffeurs et équipages à Diamniadio sous le financement de MECTRANS et de ses banques partenaires pour une meilleure externalisation ainsi qu'une visibilité de leur activité.

Section 2 : Présentation de l'activité

Pour mener ses activités, il a été mis en place un conseil d'administration et un bureau exécutif, dans l'exécution de ses activités, et pour l'atteinte de ses objectifs qui lui sont assignés a été mise en place les minibus. Pour ses premières activités l'AFTU a conclu des accords de rétrocession de financement de l'Etat du Sénégal, qui a ainsi mis à sa disposition des financements obtenus de ses partenaires (la Chine et la BM) depuis le démarrage de ses activités en 2004 son bilan pourrait se résumer comme suit :

2.1. L'AFTU une institution devenue crédible

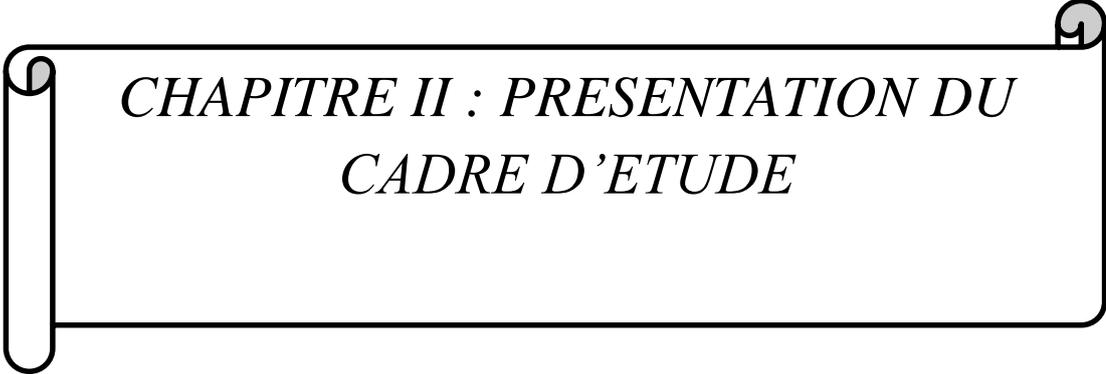
Grâce à l'appui du cabinet GARECGO FALL & GUEYE, la première phase du projet a été réussie avec un montant de crédits accordés estimés à 14.8 Milliards de FCFA³. Grâce au succès du recouvrement cette dernière a entamé une nouvelle phase à partir de 2012 et par, convention conclue avec le Ministre des Finances, les sommes recouvrées par l'AFTU sont gérés dans le cadre de fonds Revolving Financement du renouvellement du parc.

2.2. Les réalisations financières

Forte de ces ressources, du soutien de l'ETAT, de l'assistance technique des cabinets financiers (GARECGO et IMPAXIS) l'AFTU a pu obtenir 13.5 Milliards de financement pour l'acquisition de 700 nouveaux minibus, tous mis en circulation à la fin de l'année 2017 à Dakar.

Egalement elle a bénéficiée de 8.2 Milliards de financement. Au bout de 14 ans d'activités l'AFTU a réussi à obtenir sur sa signature des financements de 21,7 milliards (pour 700 et 450 minibus) par des banques sénégalaises.

³ Journal Officiel (JO) de la République du Sénégal : loi n° 2003-04 du 27 mai 2003 portant orientation et organisation des transports terrestres.



*CHAPITRE II : PRESENTATION DU
CADRE D'ETUDE*

CHAPITRE II : DIAGNOSTIC DU SYSTEME DE TRANSPORT URBAIN A DAKAR

Dans ce chapitre présentement à la section première nous allons présenter et analyser les résultats de notre recherche étudier le système de transport urbain ainsi que les contraintes liées à cette dernière pour enfin proposer des solutions afin de rendre efficace la mobilité urbaine et de faciliter le transport urbain. La deuxième section sera réservée aux interprétations et recommandations.

Section 1 : Présentation et analyse des résultats.

Pour mener à bien notre recherche nous avons menés des investigations afin d'avoir des réponses face à la question de recherche de notre sujet par des recherches documentaires, questionnaires sur le personnel roulant. Nous avons même établi un guide d'entretien au près d'un responsable de l'AFTU ce qui nous a permis de collecter des données nécessaires relatifs à notre sujet.

Au terme de nos recherche nous avons des informations qui nous permettrons de présenter la situation actuelle de la ville de Dakar de son environnement et de sa structure et des problèmes de transports auxquels elle est confrontée.

1.1. Etude de l'Environnement.

Situé à l'extrémité du continent africain le Sénégal est un pays qui est bordé à l'ouest de l'océan atlantique au nord par la Mauritanie et à l'Est par le Mali. Il a une superficie de 196 722 km² avec une population de 19.209.125 habitants, forme une quasi enclave avec la Gambie.

Le territoire du Sénégal fait partie de l'un des pays les plus stables d'Afrique de par son climat tropical et son régime politique et sa république stable ce qui fait du site un lieu d'attraction.

Sa capitale Dakar est notre principale cible d'étude, Dakar situé à l'extrémité occidentale de l'Afrique et s'étend sur une superficie de 550 km² et n'occupe que 0.28% du territoire national, 25% de la population et concentre 80% des activités économiques du pays En effet cette région constitue l'un des points les plus avancés du continent africain, occupe une position de carrefour qui en fait un passage de plusieurs moyens de transport faisant liaison entre l'Europe et l'Amérique. Grâce à sa position géographique stratégique elle bénéficie de l'implantation de de plusieurs structures et d'infrastructures (ferroviaires, portuaires, routières...), elle est classée parmi les 50 premières villes les plus peuplées d'Afrique

Elle est aussi la région la plus peuplée du Sénégal avec une population fortement urbaine avec un taux d'urbanisation de 96% sa croissance urbaine est marquée par un taux de chômage élevé. Les

populations les plus touchées par le chômage sont les jeunes avec 41%. Cette accélération démographique a des effets sur la mobilité urbaine car il existe de réels problèmes du fait de la centralisation des activités au niveau de cette ville

En outre le transport est cher et le niveau de la qualité du service ainsi que les infrastructures et équipements de transport sont inégalement répartis dans cette espace car le transport est dominé au niveau de la capitale par les cars rapides, les bus, et les taxis.

1.1.1. L'offre de transport urbain à Dakar

Le réseau de transport en commun est très dense avec un système de transport urbain composé de plusieurs modes de transport, avec divers véhicules ainsi que des acteurs de transport parmi lesquels nous avons :

➤ **Les Autocars « NDIAGA NDIAYE »**

Etant un moyen de transport emblématique du Sénégal les « Ndiaga Ndiaye » et « Car rapide » sont des autocars de marque Renault apparus dans les années 60 et 70 ils sont dotés d'une longueur de 4,35 m et d'une largeur de 1,82 m et de 2,12 m de hauteur avec une large capacité pouvant contenir une vingtaine de places contrairement au Ndiaga Ndiaye qui sont de marque Mercedes pouvant contenir 35 places.

Les cars rapides avec une vitesse max de 85km/h et de 04 cylindres demeure le transport en commun qui a servi le transport urbain depuis une cinquantaine d'années. Ce véhicule a rendu plusieurs services de transport et de mobilité aux populations de par leurs moindres coûts et leur mobilité dans les zones dakaroises.

Malgré leur utilité ils demeurent les principaux problèmes de la mobilité urbaine à savoir source de la congestion de par leur ancienneté.

➤ **Les taxis urbains ou « Jaune Noir »**

Légalisé dans les années 80 les taxis urbains sont des véhicules qui effectuent les trajets dans l'agglomération c'est le cas de clandos, ils sont exploités sous forme de taxi avec des statuts différents ils effectuent un important service de proximité.

Tout comme les cars rapides ils sont les causes du mauvais trafic urbain, c'est dans ce contexte que l'Etat du Sénégal décide de mettre en place une politique pour sa régulation et son renforcement car bien vrai qu'ils sont des taxis ils ne peuvent guère assurer tous les déplacements urbains. A cela s'ajoute aussi les Taxis « **Vert Blanc** » récemment initié ils sont des taxis collectifs qui circulent en banlieue ils sont aussi appelés clandos malgré leur caractère officiel.

Analyse du système de transport urbain à Dakar : Cas AFTU

Mais également aussi s'ajoute les motos où scooter appelés «**THIAK THIAK** » ils sont récemment initiés dans le transport urbain du fait de leur capacité à se faufiler à travers les congestions, ils effectuent les déplacements voir même livraison dans l'agglomération dakaroise. Ces motos prennent le dessus sur les taxis et autocars.

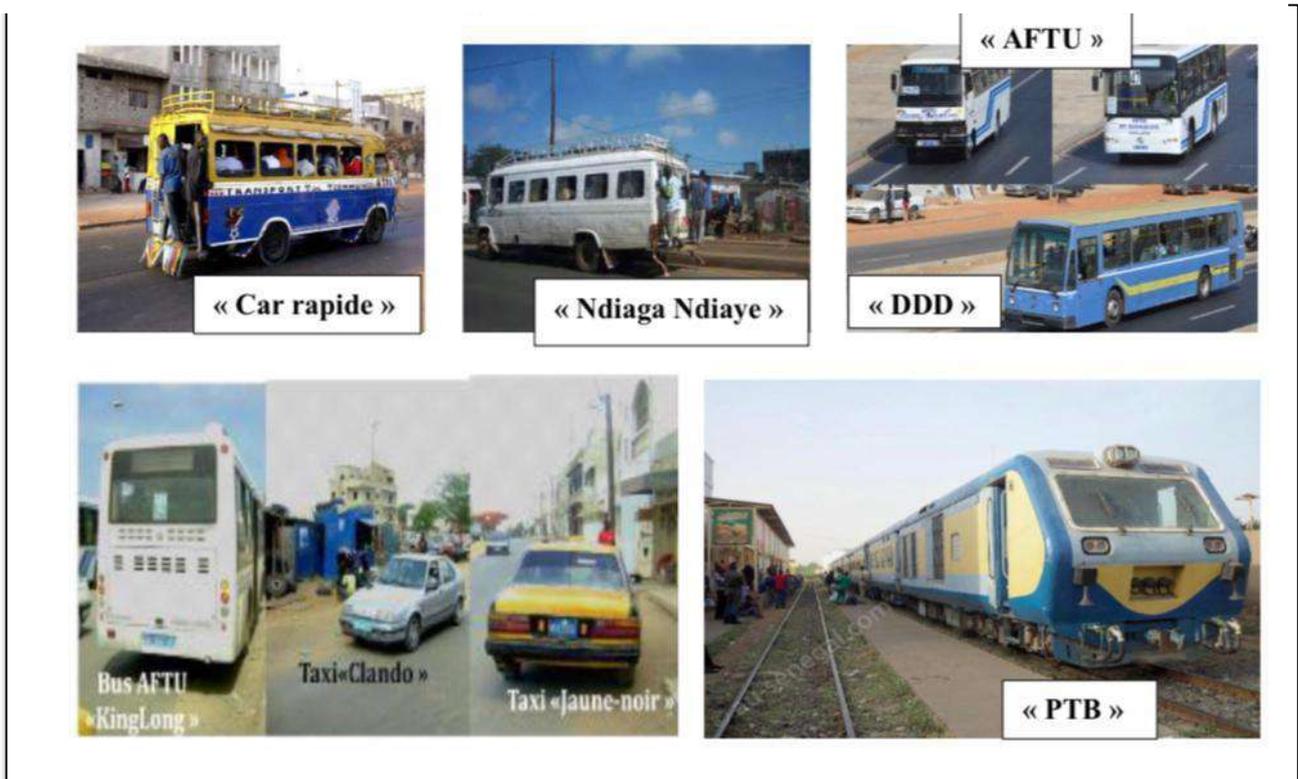
➤ Les ex PTB (Petit Train Banlieue)

Ils ont été mis en place dans les années 1987 en pleine crise d'ajustement pour juguler la très forte pression exercée sur les lignes SOTRAC qui desservait la banlieue. Il assure la desserte ferroviaire entre le centre de la ville de Dakar et de Rufisque.

➤ Les Bus

Comme leurs noms les minibus sont des bus répartis entre différents GIE et les opérateurs selon leur demande. Ses bus sont intégrés à l'ensemble du réseau des transports collectifs mis en place par l'état dans le but d'aménager et de renouveler les véhicules vétustes. La carte suivante illustre

Figure 3: Les modes de transports publics à Dakar



Source : Auteur

1.1. Le Réseau routier

Dans la région de Dakar, comme dans le reste du Sénégal le réseau routier constitue le mode de transport prédominant, compte tenu du nombre de la motorisation, le nombre d'automobiles a

Analyse du système de transport urbain à Dakar : Cas AFTU

rapidement augmenté y compris les taxis est particulièrement remarquable en passant de 5 à 10% par an.

En somme le réseau routier du Sénégal particulièrement Dakar est presque parfait, bien vrai qu'on note une stagnation du niveau d'aménagement technique des infrastructures et des équipements routiers et une faiblesse sur les nombres de voies. Il y'a si longtemps, sortir à Dakar pour emprunter certaines axes était tout une aventure. Ainsi beaucoup de travaux de remise en état et la réalisation de nouvelles routes ont été entrepris depuis une dizaine d'année maintenant la plus part sont presque prête. La ville de Dakar est dotée de plus de 469 km de voies 37 axes.

En somme à Dakar on retrouve un réseau routier composé de trois catégories que sont :

- Les routes primaires: Elles sont le patrimoine colonial de la région, et sont de très grandes voies bien entretenues en bon état elles sont constituées de routes menant vers Plateau, la VDN (Voie de Dégagement Nord), Rufisque, Malick Sy et Hann Bel-Air.
- Les routes secondaires : Elles sont assez nombreuses dans la ville on les retrouve un peu partout dans le centre-ville. Ses routes sont en bon état mais par conséquent mal entretenues ce qui est à l'origine de leurs dégradations liées à la pluie et à la chaleur...
- Les routes tertiaires : Ce sont des routes constituées de sables, pierres ou latérites, elles sont de petites voies ou piste difficilement praticable pendant l'hivernage. Actuellement elles sont en cour de rénovation.

1.2. La demande de transport :

Le besoin de transport de la population dakaroise est supérieur à l'offre des différents modes de transport car la population dakaroise est tellement mobile et les mouvements des personnes et biens constituent l'ensemble de l'activité économique et sociale de cette région. L'analyse de la demande de transport ainsi que sur l'enquête de la satisfaction menés par « **EMATSUD 2015** » sur les transports urbains a permis de dire que la demande du transport est assez forte dans l'axe de Dakar, cette enquête fait ressortir une satisfaction un indice de satisfaction globale avec 2/3 des usagers soit plus de 80% de satisfaction du système de transport urbain à Dakar et des services de transport rendus mais aussi avec toutefois des disparités liés au réseau et au critère évalué. Par contre on enregistre en revanche un niveau de satisfaction relativement faible (moins de 50%) pour l'affluence à bord, notamment sur le confort les nombres de place ainsi que les temps d'attentes

aux arrêts. Par contre le mode AFTU demeure actuellement le mode de transport collectif le plus utilisé quel que soit le motif et l'heure ensuite viennent les autres modes de transport collectif.

D'après ce dernier les transports publics sont importants pour les déplacements de personnes. On enregistre près de 1,8 millions ⁴de déplacements par jour dans les transports publics dont 700.000 dans le département de Dakar en détails 80% des déplacements motorisés se font par transport public et 10% des usagers utilisent au moins deux modes de transport. Mis à part les déplacements ayant pour motifs achats ou travail les déplacements sont plus importants en jour de semaine que les samedis.

1.3. La tarification des prix de transports public

Dans l'ensemble, tout le réseau de transport urbain dakarois utilise une tarification différenciée par section selon les lignes. A Dakar les prix de transport différent selon les trajets la destination. Pour fixer l'ensemble des tarifs de voyage la direction du CETUD et la Direction du Commerce Intérieur (DCI) se réunissent pour établir une formule de variation des prix suite à l'analyse des coûts de transports urbains. Mais aussi en tenant en compte des salaires du conducteur et celui du receveur de même que la pneumatique c'est-à-dire la durée de changement des pneus, et des pièces détachées mais aussi les prix du carburant.

Après cela une analyse est bien faite par la commission pour enfin adopter les nouveaux tarifs cette dernière convoque tous les acteurs du transport (les opérateurs, chauffeurs associations...) A l'issue de cette rencontre la DTR et le CETUD apportent des corrections nécessaires ainsi qu'un projet de décret qui est élaboré et soumis au Ministre du Transport Routier qui le transmettra au conseil des ministres.

A l'exception du réseau AFTU les tarifications sont uniformes et conformes aux tarifs officiels néanmoins qu'il existe un décalage entre les tarifs officiels et leur application sur le terrain. Car dans le secteur informel les tarifs sont plus bas que celui du barème officiel.

2.1. Analyse des contraintes de la mobilité urbaine à Dakar

Dakar plus qu'une ville de par son immensité, évolution de par ses activités est une aire géographique particulière en même temps un lieu de concentration d'activité et d'hommes car elle est la destination de plusieurs firmes et industries et est sans doute une résidence économique c'est-à-dire la destination privilégiée des investissements économiques et elle est une

⁴ EMATSUD 2015

agglomération où la population y est très mobile. En effet le mouvement des personnes et des marchandises constituent l'ensemble de l'activité économique de cette zone. Par contre les politiques de transport mise en place semblent être incapables pour répondre à la demande car les contraintes liées à la mobilité urbaine demeurent de plus en plus récurrentes.

Autrement dit la mobilité est bloquée par des contraintes de natures différentes que sont :

2.1.1. L'insécurité routière :

Au court de notre recherche, il ressort que l'insécurité est le problème majeur auquel les passagers sont confrontés. Bien vrai que la route occupe une place capitale dans l'économie du pays admettons que ce secteur est gangrené de problèmes qui sont souvent liés à des problèmes de circulation et de sécurité routière. Dans presque la totalité de la ville dakaroise on note une absence ou un manquement remarquable de mobilier urbain comme les panneaux de signalisation et les feux optiques qui sont des éléments indispensables car ils régulent la circulation et garantissent la sécurité des passagers et des chauffeurs tout en leur indiquant et les guidant. Mais par contre on en trouve rarement dans le trafic ou la voirie même si on en trouve c'est un petit nombre la totalité des feux sont défectueux car certains existaient depuis les années 80 jusqu'à nos jours d'autres ne fonctionnent plus voir même disparaissent.

S'ajoute à cela le nombre d'accidents trop élevé chaque année les pertes de vies humaines liées au accidents sont trop importants même les chiffres le confirme car plus de 500 personnes perdent la vie chaque année à cause des accidents qui est souvent causés par l'état de certains véhicules et de la route comme on en remarque dans le trafic beaucoup de véhicules roulent depuis des dizaines d'années et d'autres même effectuent des transports habituels de personnes malgré leur vétusté ce qui constitue un énorme danger pour la vie humaine. Sur ceux on indexe le doigt à l'état qui devait contrôler certains véhicules notamment leur âge... S'y ajoute les infractions au code de la route et à l'incivilité comme par constat beaucoup de conducteurs circulent sans papier ou permis et commettent des infractions sans suite ce qui cause la totalité des accidents.

Sur ceux dans le cadre de la sécurité routière l'état du Sénégal déploie d'importants efforts pour la sécurisation et la numérisation tout en mettant un permis à point pour inciter aux conducteurs à adopter un comportement responsable sur la route afin de limiter voir même éviter les accidents. Ainsi que la construction d'un second centre de contrôle technique à Diamniadio et à la modernisation de celui de Hann afin de lutter contre l'insécurité routière. D'ici peu tout véhicule qui sera pas techniquement apte à circuler sera éliminé.

2.1.2. La congestion routière

La congestion encore appelée bouchon ou embouteillage désigne un encombrement de circulation qui se traduit par des vitesses lentes voire nulles, elle peut prendre plusieurs formes et des ampleurs diverses et elle est causée par plusieurs facteurs tels que

- Le mauvais état des infrastructures routières comme par constat la majeure partie des routes sont défectueuses ou insuffisante par rapport au nombre de véhicules circulent dans la ville ce qui favorise les bouchons s'y ajoute l'indiscipline justifié par l'agressivité de conduite que l'on note sur le trafic beaucoup de conducteurs ne respectent pas les règles de conduites et de stationnements ils roulent comme ils veulent. Tout ça peut être justifié par une manque de formation et d'éducation bon nombre des conducteurs de bus où car n'ont pas été formé certains même sont analphabètes et ont du mal à lire les panneaux de signalisation.

Mais aussi les cars rapides demeurent le véritable problème depuis les années 60 ils sont dans le système et fonctionne jusqu'à nos jours malgré leur défectuosité ils tombent souvent en panne en cours de route polluent la nature et causent la plus part des embouteillages.

- L'augmentation du trafic automobile qui est souvent due par l'explosion démographique rapide c'est-à-dire l'augmentation de la population et des équipements automobiles et aussi le manque d'information des usagers.
- L'augmentation du trafic ou baisse de la capacité de la voie d'après plusieurs études le taux du trafic a réellement doublé durant ses dernières années on dénombre un lot de véhicule important sur le trafic en titre d'exemple 5 sur 20 de la population détienne un moyen de transport ce qui devient un handicap du trafic mais aussi avec la création de nouvelles infrastructures certaines voies sont carrément rétrécies.

Par contre la congestion dans s globalité a d'énormes conséquences sur l'économie et sur la société car économiquement elle réduit la productivité et provoque des retards de production de livraison ce qui affecte lourdement l'activité économique d'un pays de ses structures....

S'ajoute à cela aussi une réduction de la vitesse du trafic ainsi que des pertes de temps dues aux encombrements, elle est aussi une source importante de pollution atmosphérique due à une consommation supplémentaire de carburant qui se répercute sur la couche d'air qui se traduit par une émission de gaz à effet de serre.

2.1.3. *Un système de mobilité inefficent*

La mobilité à Dakar coûte cher au usager de transport en commun car d'un point de vue économique elle est déséquilibrée notamment sur les trajets les distances car les véhicules restent souvent bloqués dans les congestions et consomment quasiment beaucoup de carburant pour parcourir de petites distances ce qui polluent la nature, ils sont exposés à la chaleur ce qui entraîne un vieillissement des voitures ce qui augmente la fréquence des pannes et les coûts d'entretien. En gros les passagers supportent plus les surcoûts liés au carburant et à l'entretien de même que les retards ce qui se percute directement sur les coûts de transports ou tarifs.

Le système de mobilité n'est pas également sécurisé, il remet en cause la sécurité des usagers face au taux de la congestion élevé la priorité est accordée à l'aménagement des nouvelles voies au détriment de leurs entretiens. Ce système n'est pas sécurisé pour les piétons comme on en voit les trottoirs servant de passage pour les piétons sont utilisés pour les stationnements et par les marchands ambulants pour y effectuer leur commerce et les voitures pour leur circulations en cas d'embouteillage.

D'autant plus ce système consomme énormément de l'énergie et produit une émission massive de (GES) gaz à effet de serre ce qui accélère la prolifération des maladies pulmonaires et une destruction de la couche d'ozone.

2.1.4. *La concurrence*

Dans la zone de Dakar on note une pluralité de moyens de transport parmi les cars rapides et auto car urbains mais également d'autre bus urbains comme la société de transport urbain DDD (Dakar Dem Dikk) le principal concurrent de l'AFTU elle est créé le 01 er janvier 2001. DDD remplace la SOTRAC (Société des Transports du Cap Vert) qui effectuait le transport urbain à Dakar qui malheureusement a connu une faillite en 1972 suite à son incapacité à gérer le transport et suite à des querelles chez les travailleurs. .

Leur mission principale est la fidélisation de la clientèle et la reconquête des parts de marché afin d'être leader du transport, mais également d'offrir à la population un service de transport répondant aux normes de la modernité. Leur bus sont présents un peu partout et effectuent presque les mêmes trajets avec presque la même tarification que celui de l'AFTU ce qui perturbe le réseau ou système de transport. En dehors des bus il y'a aussi les taxis urbains dotés d'une licence ses taxis mènent aussi leur activité tout en assurant 10% des déplacements dans la zone centrale ce

qui impacté négativement sur la rentabilité financière de l'exploitation des autres moyens de transport.

2.1.5. Les contraintes du point de vue comportemental

Les passagers crient leur ras-le-bol pour exprimer leur mécontentement liés au transport parce qu'ils sont confrontés à d'énormes difficultés de déplacements dues à l'étroitesse des routes mais surtout à l'insolence dans la route. Voyager même est risqué pour les passagers car ils sont pris en otage par certains transporteurs qui ne respectent pas les codes de la route et la sécurité des passagers ils roulent à leur guise pour créer le maximum de profit en surchargeant les bus ou entasser les voyageurs comme des sardines ce qui provoque des bousculades. Et certains même ne laissent pas la priorité aux passagers par leur empressement ils ne débarquent pas correctement et font la course sur la route ce qui met en danger la vie des passagers.

On note aussi une intolérance totale sur la route, les piétons et les handicapés ont du mal souvent à traverser car certains chauffeurs versent leurs colères sur la route et ne cèdent pas le passage aux piétons même dans les arrêts à bandes blanches ainsi que les trottoirs la priorité n'incombent plus aux piétons ce qui provoque souvent des accidents.

Autre aspect aussi il y'a les problèmes de stationnement il faut noter que la politique de stationnement pré établie n'est guère respecter on note une absence totale d'aires réservées pour le stationnement des véhicules dans le centre –ville car toutes les espaces et réserves sont occupées par les commerçants prenons l'exemple de Colobane et du gare de Petersen il est difficile de trouver un parking pour stationner et les piétons sont obligés à emprunter la route. Face à cela des mesures correctives ont été initiés tels que la mise sous sabot et en fourrière des véhicules qui stationnent dans des zones interdites.

3. Les pistes de solution à adopter

Malgré les multiples problèmes liés à a mobilité urbaine la voiture demeurera toujours un moyen indispensable pour le transport en milieu urbain raison pour laquelle il est prioritaire de mettre en pratique des solutions permettant de résoudre les problèmes de la mobilité à Dakar.

En ce sens il convient de combiner plusieurs solutions qui seront envisageable

3.1. Favoriser la réalisation des projets routiers

Pour réaliser un sois disant projet de reconstruction du réseau routier il faut mettre l'accent sur la réalisation d'infrastructures de transports ce qui mobilise d'importantes ressources. Pour ce faire il

Analyse du système de transport urbain à Dakar : Cas AFTU

faut faire des études de faisabilité d'avant-projet pour calculer tous les coûts et main d'œuvres liés à sa réalisation, ensuite maintenir ce dit projet afin de mobiliser un fond nécessaire pour assurer sa conception et son financement. Une fois ses éléments réunis on peut commencer ce projet.

3.2. La mise en place de système de transport de masse

Afin de réduire l'occupation de la voirie et de limiter l'enclavement dans la zone urbaine il convient de mettre en place un système de transport de masse c'est-à-dire un système de transport qui pourra transporter plusieurs passagers en même temps avec un temps record différent de celui des autres moyens de transports.

Dans l'optique de mettre en place un programme de modernisation des transports urbains le gouvernement du Sénégal a lancé deux projets phares et innovants a investissement cumulé de 800 milliards de FCFA durant ces dernières années pour contribuer à l'amélioration du système de mobilité urbaine à Dakar. Ces deux projets sont le TER et le BRT leurs principaux objectifs sont de répondre un besoin d'aménagement équilibré du territoire pour une meilleure répartition des richesses et à la contribution économique du pays.

3.2.1. Le Train Express Régional (TER)

Figure 4: Le TER (Train Express Régional)



Source : Auteur.

Confié à APIX SA pour la mise en œuvre d'une nouvelle ligne de Train Express Régional permettant de relier la ville de Dakar à Diamniadio la nouvelle zone économique, le nouvel Aéroport International Blaise Diagne (AIBD). Ce train est le premier train bi-mode en Afrique c'est-à-dire un

Analyse du système de transport urbain à Dakar : Cas AFTU

train qui fonctionne à l'électricité et au gasoil et à double voie à écartement standard, doté d'une grande capacité il peut transporter 115.000 passagers par jour avec une vitesse de circulation de 160km /heure. Il dessert 14 gares

Son objectif est de promouvoir une offre de transport multimodale avec un plan de rabattement efficace, de mieux connecter la capitale qui concentre la majeure partie de l'activité du pays avec le reste du Sénégal. Il permet aussi d'améliorer les conditions de mobilité dans l'agglomération de Dakar et l'augmentation des vitesses de circulation et de parcours.

3.2.2. Le Bus Rapid Transit (BRT)

Figure 5: Le BRT (Bus Rapid Transit)



Source : Auteur.

Piloté par le CETUD le projet BRT a été initié pour apporter une solution durable face à la congestion de la voirie et à l'augmentation des besoins de déplacements. Le projet est un transport de masse par bus de grande capacité circulant sur une voie spécialement réservée il est doté de 23 stations

Analyse du système de transport urbain à Dakar : Cas AFTU

capable de transporter 300.000 passagers par jour avec un temps réduit une sécurité et un confort garantie à bord sur une distance de 18,3 km la préfecture de Guediawaye à la gare de Petersen avec un temps de parcours de 90 à 45 minutes.

C'est un projet de transport collectif structurant qui s'inscrit dans une stratégie ambitieuse et globale de mobilité urbaine durable à Dakar. En plus de ses capacités importantes d'acheminement au quotidien de voyageurs et de la création de nombreux emplois, les autres bénéfices du BRT portent sur l'évolution positive des indicateurs de congestion et de la sécurité routière de même que la pollution environnementale. Ce dernier est mis à profit pour améliorer hiérarchiser et réorganiser le réseau du transport public de voyageurs constitué par les lignes Dakar Dem Dikk et AFTU ainsi que le Train Express Régional.

3.3. La restructuration du réseau

Pour améliorer les conditions de mobilités et favoriser un développement durable il faut miser sur le développement d'infrastructures structurantes et la restructuration du réseau pour garantir un système de mobilité efficace. A cet effet plusieurs programmes ont été mis en œuvre par l'Etat du Sénégal dans le cadre du Plan Sénégal Emergent (PSE) et de l'Acte 3 de la décentralisation. C'est ainsi que le Programme d'Urgence de Modernisation des Villes (PROMOVIL) a été lancé. Ce dit programme prévoit la réalisation de nouvelles voiries incluant l'assainissement la mise en place d'un système d'éclairage public adéquat dans presque toute la ville afin de favoriser le mieux-être des populations et renforcer la sécurité des personnes.

Dans sa première phase d'un coût de 90Milliards FCFA ce programme couvrira toutes les grandes villes et communes du Sénégal notamment les communes de Yembeul Nord et Sud, Keur Massar, Pikine, Guediawaye, Médina Gounass, Rufisque, Saint Louis, Louga, Diourbel, Matam, Kolda, Ziguinchor, Thiès, Tamabacounda, Saint Louis. Avec ce projet de nouveaux plans de circulation ont été prévue en vue d'améliorer la circulation automobile dans la ville par :

- Création de l'Echangeur de l'Emergence (EE) qui est une mesure forte de lutte contre l'incivisme et pour la bonne fluidité supervisé par l'AGEROUTE et la DTR ce projet consiste à mettre en place une barrière de 800 mètres de longeurs en amont et en aval des passerelles pour piétons afin d'empêcher à la population de traverser la chaussée et à prendre les passerelles.

- La création du plan de circulation Hann mariste- Dieuppeul : Comme constate la plus part des usagers l'axe Hann Maristes notamment l'école et le restaurant "Les Maristes" génère le plus d'embouteillage de même que la route menant vers le marché Castors et Front de Terre ce plan permettra d'améliorer la mobilité autour de l'échangeur de Hann en mettant en sens unique la rue de la mosquée de Fort B et aussi mettre de nouveaux panneaux de signalisation.
- Création de 11 nouveaux autoponts : Dans l'esprit de lutter contre les embouteillages dans la région de Dakar le gouvernement a décidé de créer 11 autoponts unibridge à montage très rapide dans la capitale sénégalaise et dans les régions. Au total, 5390 mètres de linéaire de ponts et 11 km de bretelles de raccordements de raccordements seront réaliser dans le but de décongestionner Les ouvrages de ce projet ont été lancé en 2018 & 2019. Ainsi il est prévu 11 autoponts à Dakar que sont :
 - 1- Bourguiba, Cheikh. A. Bamba
 - 2- Bourguiba, D.Dione
 - 3- Keur Massar
 - 4- Front de terre, Bourguiba
 - 5- Front deTerre, Khar Yalla
 - 6- Carrefour Pikine JVC
 - 7- Carrefour Lobath Fall
 - 8- Carrefour Pikine sur RN1
 - 9- Yoff
 - 10- VDN, Keur Gorgui
 - 11- VDN, Saint Lazare.

Figure 6: Exemple d'échangeur à Dakar



Source : Wikipédia.

En résumé toutes ces infrastructures routières ont été réalisés dans le but de

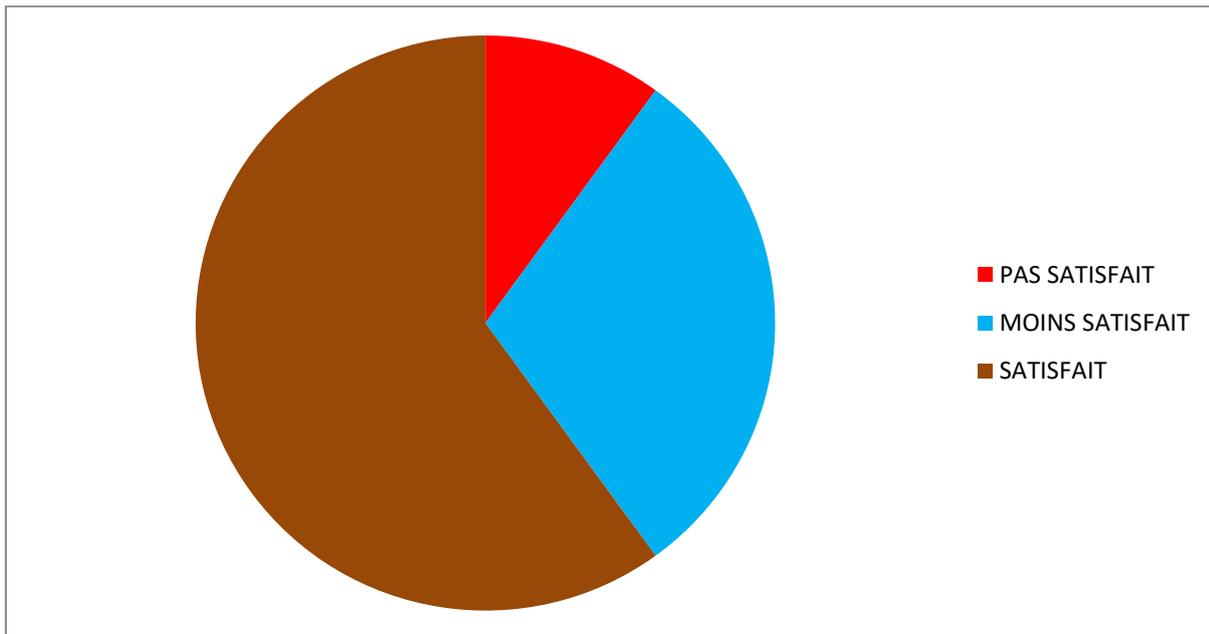
- ✓ Développer le réseau routier pour favoriser l'émergence du pays,
- ✓ Restructurer le réseau de transport public.
- ✓ Désenclaver les zones à fortes potentialités économiques et faciliter l'accès des populations aux services sociaux de base à travers un réseau de routes et de pistes rurales
- ✓ Renforcer la compétitivité et l'attractivité de l'économie grâce à des infrastructures nouvelles.

4. Analyse SWOT de l'AFTU

Pour mieux faire la matrice nous avons établi quelques enquêtes et questionnaires pour analyser la satisfaction des clients sur la qualité de service du transport qu'a mis en place l'AFTU ce qui nous a permis de connaître les forces et faiblesses de cette structure.

QUESTION 1 : ETES VOUS SATISFAIT DE LA QUALITE DE SERVICE DE L'AFTU ?

Graphique 1 :

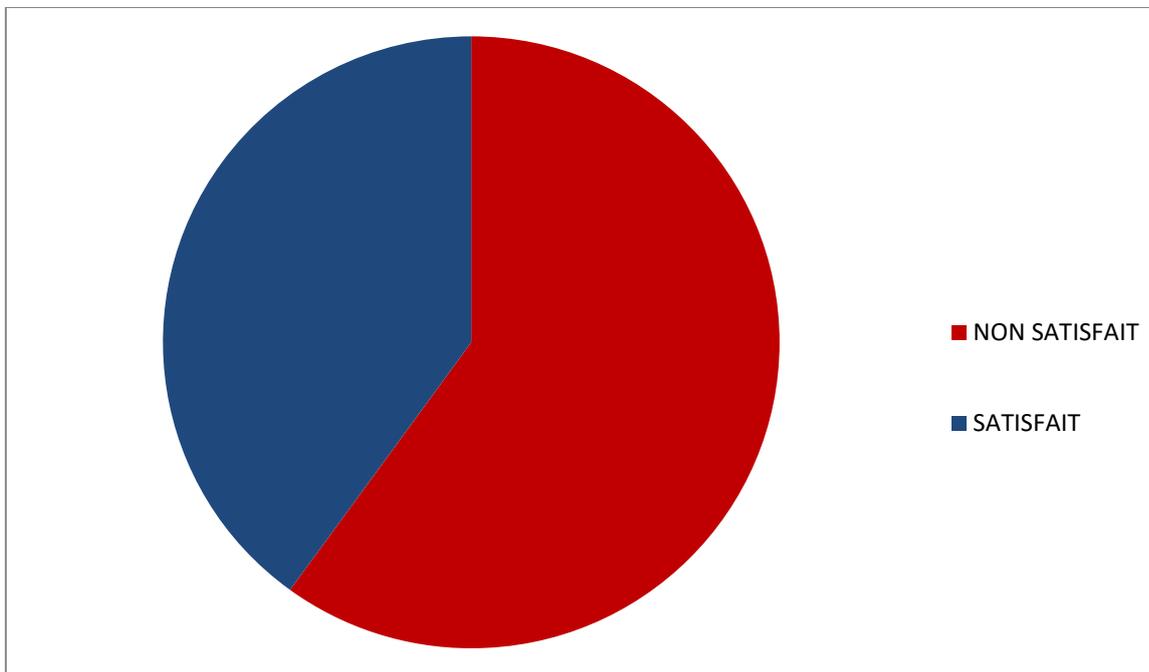


D'après cette enquête que nous avons menée sur le terrain pour déterminer la satisfaction des clients nous avons pu déterminer la satisfaction de ses derniers. A travers ce graphique nous pouvons affirmer que presque la majeure partie de la population est satisfaite sur la qualité de service proposé. D'après les questionnaires établis 60% des personnes interrogées sont satisfaits de leur qualité de service en évoquant la fiabilité la tarification, et la rapidité. Contrairement aux autres 30% qui sont moins satisfait à cause des pertes de temps énormes dues aux stationnements et aux attentes élevées dans les arrêts cars. Pour les autres 10% des usagers sont catégoriquement insatisfait de leur qualité de service tout en évoquant le manque de compétence et l'indiscipline des receveurs et transporteurs, l'insécurité et les vols en à finir qu'ils subissent à bord des bus mais également aussi le non-respect du code de route.

En somme on peut dire que le service rendu est satisfaisant car la plus part des usagers sont satisfaits de la qualité de service mais invite les transporteurs à revoir la sécurité et leur comportement.

QUESTIONNAIRE 2 : APPRECIER VOUS LES CONDITIONS DE DEPLACEMENTS A BORD

Graphique 2 :



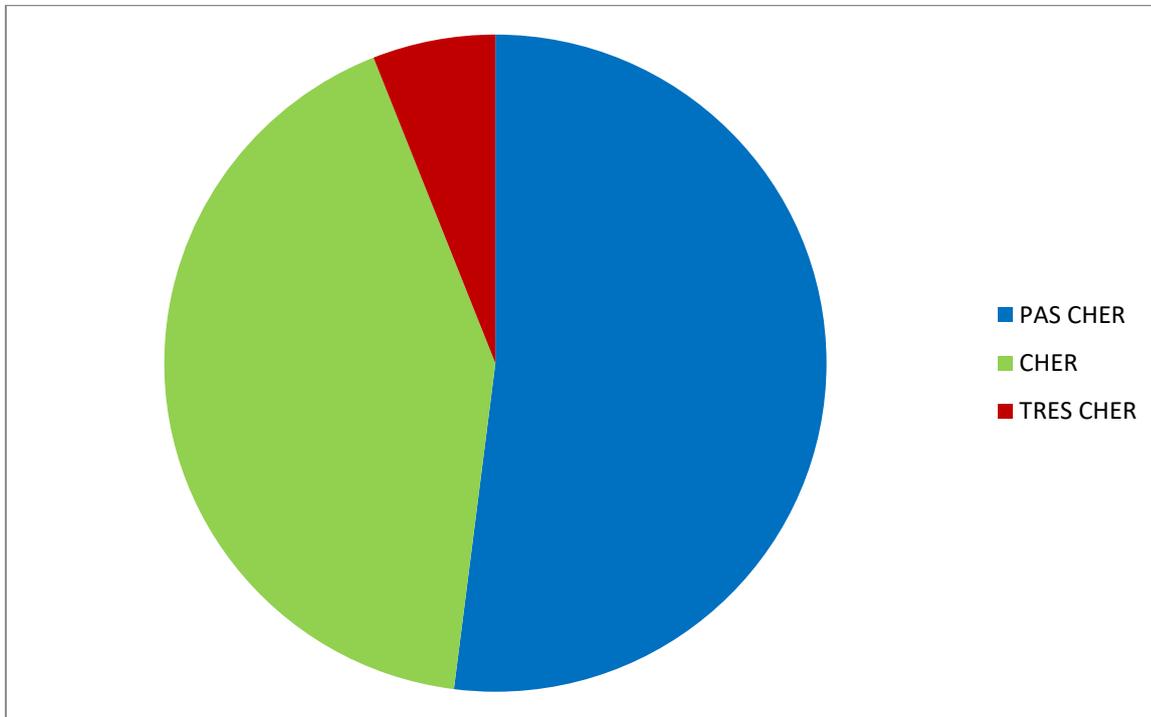
D'après les questionnaires le taux de non satisfaction est beaucoup plus élevé que le taux de satisfaction. Il ressort que les problèmes rencontrés à bord sont nombreux. Le plus important reste les accidents que l'on note à bord le nombre d'accidents par jour est inestimable il est causé souvent par les chauffeurs au moment où ils ouvrent les portières qui sont en métal sans aviser les clients ce qui provoque des blessures tout le temps.

L'autre problème est le non-respect des nombres de places qui sont fixés dont 27 assises et 15 debout fixés par l'AFTU. Bon nombre de chauffeurs ne le respectent pas pour gagner plus de revenus ils entassent les passagers sans se soucier de leur bien-être des fois même le nombre de passager est deux fois supérieurs au nombre établis.

Il y'a aussi l'indiscipline que sont confrontés les clients à bord tels que la surcharge l'excès de vitesse et le non-respect des arrêts mais aussi la défectuosité des sièges ou même le bus.

QUESTIONNAIRE 3 : APPRECIEZ-VOUS LES TARIFS DES BUS ?

Graphique 3 :



Source : Fall Mbaye N.

A l'issue de ce graphique 52% des usagers pensent que les tarifs proposés par AFTU sont abordables c'est-à-dire pas chères par contre 42% éprouvent le contraire et 6% pensent que c'est trop élevés. Hormis cela les tarifs sont fixés par Décret sur la proposition du Ministère du Commerce en relation avec les Ministères du Transport et des Finances en occurrence avec la Direction des Transports Routiers (DTR) et le CETUD.

En somme les tarifs ou coûts du transport varient selon les trajets et distances. Ce tableau récapitule les tarifs selon les sections

Analyse du système de transport urbain à Dakar : Cas AFTU

L'analyse SWOT encore matrice SWOT qui est un outil de mesure d'une entreprise elle permet de déterminer les forces (strengths) les faiblesses (weakness) ainsi que les menaces (threats) et les opportunités (opportunities) d'une entreprise.

TABLEAU OU MATRICE SWOT

FORCES ⁵ / STRENGTHS	FAIBLESSES ⁶ / WEAKNESS
<ul style="list-style-type: none">✓ Service de transport accessible à tous✓ Personnel qualifiés et bien formé✓ Tarification pas chère✓ Bonne maîtrise du réseau d'exploitation	<ul style="list-style-type: none">✓ Condition de déplacement difficile✓ Qualité de service concurrencé par les cars rapides.✓ Non-respect des itinéraires✓ Non-respect des fréquences de lignes et des itinéraires.✓ Vétusté de certains gares et véhicules✓ Manque d'équipage
Opportunités ⁷ / Opportunities	Menaces ⁸ / Threats
<ul style="list-style-type: none">• Réfection des routes dans la capitale• Renouvellement du parc automobile• Satisfaire la demande de la mobilité urbaine.• Couvrir le réseau de Dakar	<ul style="list-style-type: none">• Manque de voies⁹ réservées au bus• Détérioration rapide du matériel roulant• Concurrence atroce et déloyale

⁵ Force: Elle représente les avantages compétitifs que l'entreprise devrait acquérir.

⁶ Faiblesse: Elle représente les facteurs qui réduisent la valeur de l'entreprise.

⁷ Opportunité : C'est le domaine d'action dans lequel la structure peut jouer.

⁸ Menace: Elle correspond à un élément défavorable pour l'épanouissement de l'entreprise.

Section 2 : Interprétation et recommandations

Dans cette partie il s'agira d'interpréter les résultats obtenus après l'enquête et le travail de recherche mené sur le terrain ensuite formuler des recommandations en vue de solutionner les différents problèmes de cette structure.

2.1. Interprétations

La banlieue de Dakar est mal desservie par le réseau de l'AFTU et le niveau de renouvellement du parc prouve qu'il y'a trop d'insuffisance et de difficultés notamment dans la mise en œuvre des politiques de transports urbains. Avant la mise en circulation des minibus du réseau de l'AFTU le nombre de place prévue était au total 42 places dont 27 assises et 15 debout ce qui est conforme à la norme technique ce qui n'est point respecté par les chauffeurs, on remarque des surcharges trop excessives à bord ce qui provoque des accidents blessures.... En plus de cela les chaises sont trop collées ce qui rend difficile la mobilité des usagers.

S'ajoute à cela une mauvaise gestion de l'exploitation des véhicules due à une mauvaise maintenance et entretien des bus ce qui impactera sur l'opération. Avec un nombre de bus élevé le parc automobile n'a plus d'espace pour contenir les bus sous ce phénomène un renouvellement du parc automobile sera obligatoire pour permettre de résoudre les problèmes logistiques et faire une meilleure gestion des bus.

Mise à part ses problèmes admettons que le trafic augmente de plus en plus ce développement montre l'intensité de l'activité économique du transport dans la ville dakaroise nous constatons une augmentation croissante du nombre de voyageurs d'année en année car le volume de transport a triplé durant cette dernière décennie.

2.2. Recommandations

Après avoir étudié le système et la gestion de l'AFTU nous avons noté plusieurs dysfonctionnements sur la gestion des passagers et du trafic et des problèmes liés à l'exploitation des bus. A cet effet l'AFTU doit revoir la sécurité du transport tout en se penchant sur les accidents élevés que l'on note sur la route et à bord des bus. Eu égard à cela nous proposerons une mise en place de politique de sensibilisation pour sensibiliser les citoyens sur la sécurité routière et sur les accidents afin d'éviter voir même éradiquer le problème des accidents une bonne fois pour toute.

Mais aussi les autorités public doivent déployer un système d'information routière en bénéficiant des NTIC pour donner des informations fiables sur l'annonce du temps de parcours de la saturation du réseau afin que les clients soit informés avant leur départ pour pouvoir choisir leur itinéraire et leur mode de transport pour éviter les problèmes en temps de parcours.

Parmi ses NTIC¹⁰ nous avons :

- ❖ Système GPS (Global Positioning System) qui est un système de positionnement américaine très sophistiqué qui a pour objectif de guider d'informer en temps réel mais aussi de surveiller l'acte de conduite et en même temps localiser le bus avec un système uniquement dédié au surveillance le « LINE KEEPING » est le système parfait pour surveiller c'est un dispositif dédié à la surveillance de la conduite et au contrôle du véhicule pour mieux alerter le conducteur en cas de non-respect des itinéraires et normes de conduite.

En somme le transport urbain devrait se faire en toute sécurité dans les meilleures conditions de régularité, de sécurité et de confort. Pour ce faire l'AFTU doit prendre solutions adéquates pour parvenir à satisfaire les usagers et remédier tous les problèmes relatifs au transport urbain au sein de l'AFTU.

Pour apporter des solutions pour remédier à ses problèmes l'AFTU doit :

- Renforcer la sécurité & le confort : Le personnel exploitant ou transporteur doit mettre à disposition des normes sécuritaires en renforçant le nombre de places et le confort pour permettre aux passagers d'être dans les meilleures conditions de transport mais aussi de respecter les itinéraires et distances de même que les heures de départ et d'arrivée.
- Bien entretenir et maintenir les bus : En assurant régulièrement la maintenance et l'entretien des véhicules afin de réduire voir éviter les pannes. Chaque deux ou trois mois les bus devraient être diagnostiqués de façon correcte car une maintenance préventive pourra au moins réduire les coûts liés à la maintenance.
- Réorganiser le réseau : En améliorant la qualité de service du transport tout en révisant la tarification du transport public pour proposer un meilleur système de tarification du réseau des minibus.
- Mettre une bonne formation du personnel : Comme constaté la majeure partie des receveurs et personnels n'ont pas fait de longues études et sont intolérants dès fois même savent pas

¹⁰ NTIC : Nouvelle Technologie de l'Information et de la Communication.

communiquer avec les clients ce qui est un handicap sur ceux pour professionnaliser le secteur les autorités doivent former leur personnel sur la psychologie et le développement personnel afin qu'ils soient disciplinés et de savoir communiquer avec les usagers. En outre le recrutement doit obéir à des normes tels que la discipline la compétence et le savoir-faire.

- Recruter un personnel qualifié : Le recrutement du personnel doit reposer sur des critères tels que la qualification et la discipline, la vision globale de la réalité des routes et le savoir-faire. Car recruter un bon personnel c'est sauver des vies et c'est respecter les normes.

CONCLUSION

Au terme de notre analyse et au regard des résultats obtenus, nous pouvons donc dire que le transport demeure indispensable pour le développement économique d'un pays. Particulièrement à Dakar où la population y est très mobile le secteur des services de transports a aussi amorcé un nouveau tournant car la mobilité urbaine dépend largement d'une plus grande disponibilité des parcs de véhicules aux fins d'augmenter la qualité des services de transports urbains d'où la maîtrise du transport urbain devient un élément indispensable dans cette agglomération.

Dans un contexte d'urbanisation des villes la mobilité urbaine sera une préoccupation majeure des acteurs et pouvoirs publics. La capitale dakaroise constitue un cas pratique car elle regroupe l'ensemble des activités économique du pays et occupe 0,03% du territoire national et abrite 3 millions d'habitants soit 23% de la population du pays. A ce stade la maîtrise du transport urbain devient indispensable dans le processus de développement de ce pays.

Il faut noter que le secteur du transport constitue un levier essentiel pour l'amélioration des conditions des conditions de la circulation des biens et personnes et de renforcement de l'intégration régionale. A ce titre la politique des transports terrestres définie par l'Etat vise à rendre effective la satisfaction des besoins de déplacement à moindre coût et en toute sécurité. A cet effet pour favoriser le transport et répondre à la demande, l'Etat a mis en place un système plus ou moins performant pour faire du transport un secteur particulier. Ainsi AFTU comme une structure de transport qui apporte des solutions pour répondre à la demande du transport et améliorer le système. Cette structure a certes remplie une partie de ses missions qui lui ont été confiées mais reste perfectible. Au regard des résultats auxquels nous avons abouti, les usagers sont globalement satisfait du service proposé car il leur a permis de d'améliorer leur déplacement Pour faciliter une connexion optimale des transports de masse l'Etat du Sénégal a mis en place deux grands projets que sont le BRT et le TER autour des infrastructures et services de rabattement offrant une qualité de service tant attendue par les usagers. Une question va bon train. Pourquoi ces deux projets ? La réponse est de mieux restructurer le réseau de transport en commun existant. Tant d'autres projets sont en cours ainsi que des plans de circulation tout ça dans l'optique de moderniser les réseaux et de renforcer la sécurité routière avec le déploiement

Analyse du système de transport urbain à Dakar : Cas AFTU

des mesures pour favoriser la sécurité routière dont l'amélioration contribuera directement sur la mobilité urbaine.

Malgré tout cela il est à noter qu'il y'a toujours des manquements et de professionnalisme des acteurs.

BIBLIOGRAPHIE

Journal Officiel (JO) de la République du Sénégal : loi n°97-01 du 10 Mars 1997 portant création du Conseil Exécutif des Transports Urbains (CETUD)

Journal Officiel (JO) de la République du Sénégal : Décret n ° 2001-557 relatif aux attributions au fonctionnement et à l'organisation du CETUD

Journal Officiel (JO) de la République du Sénégal : loi n° 2003-04 du 27 mai 2003 portant orientation et organisation des transports terrestres.

Mémoire de Master : Mr Faye Baro, Analyse du système de tarification du réseau des minibus.

Bulletin d'Informations sur la Mobilité des Transports Urbains : N° 02 Décembre 2006

Bulletin d'Informations sur la Mobilité des Transports Urbains : N°04 Février 2018

Décret n° 2012-444 : Modifiant le Décret n°2001-72 du 26 Janvier 2001 relatif à l'importation des véhicules.

Analyse du système de transport urbain à Dakar : Cas AFTU





GUIDE D'ENTRETIEN

Sujet de Mémoire : Analyse du système de transport Urbain à Dakar : Cas de l'AFTU

Dans le cadre de nos recherches sur thème portant sur l'analyse du système de transport urbain à Dakar, nous nous sommes amenés à étudier le système de transport urbain dans sa globalité totale en analysant son fonctionnement et ses contraintes.

Ce présent guide nous a permis d'avoir une vision plus claire à propos du sujet et nous a permis aussi de recueillir des informations sur la structure sur l'organisation du réseau de transport à Dakar. Ce guide a été adressé aux personnel de l'entité AFTU et CETUD.

Entreprise	AFTU
Prénom	Tidiane
Nom	DIARRA
Poste	Expert-Comptable

Questions/ Réponses

1) Le système de transport Urbain est-il efficace pour répondre à la demande de transport des usagers ?

Réponse : Le système est efficace malgré qu'il présente des contraintes car au moins il assure la moitié des déplacements de passagers dans toute l'agglomération.

2) Quels sont les contraintes liées au transport dans la ville de Dakar

Réponse : Les contraintes liées au transport dans cette ville sont nombreuses et variées, nous pouvons en citer quelques-unes :

- La congestion
- La saturation du réseau
- La défectuosité des routes et certains moyens de transport

3) Quel est l'impact de la congestion routière sur la mobilité ou sur le transport ?

Réponse : Non seulement la congestion routière elle empêche les déplacements et provoque des retards de livraison et provoque des accidents.

4) Quels sont les causes de la congestion routière ?

Réponse : Les principales causes de la congestion sont :

- Le manque d'information
- Le non-respect du code de conduite
- La mal répartition des services.

5) Quelles sont les mesures à prendre pour résoudre les problèmes de transports ?

- Favoriser le transport de masse
- Augmenter le réseau routier.

6) Comment est l'offre de transport par rapport à la demande ?

Réponse : L'offre de transport est un peu efficace car il répond à la demande de transport bien vrai que ça reste des améliorations.

7) La Covid-19 n'a-t-elle pas impacté sur la mobilité ?

Réponse : La pandémie a réellement impacté sur le transport et sur l'économie car avec les communiqués faites par l'Etat relatif au nombre de place dans les bus a totalement réduit les bénéfiques et les déplacements ce qui se répertorie directement sur l'économie.

8) Comment trouvez-vous la tarification des bus ?

Réponse : Les transporteurs violent la réglementation de fixations des tarifs quand le prix du carburant augmente les tarifs augmentent ce qui est déplorable

9) La création ou la venue des nouveaux moyens de transport de masse tels que le BRT et le TER peuvent il faciliter les déplacements.

Réponse : OUI les transports de masse contribuent sur la mobilité en facilitant les déplacements et réduit au moins la pollution.

10) Etes-vous pour les changements des autos cars urbains (Ndiaga Ndiaye & Car Rapide) dans le transport urbain ?

Réponse : Oui ! On doit impérativement les changer car ils sont les principales causes des embouteillages dans la ville.

Sujet de Mémoire : Analyse du système de transport Urbain à Dakar : Cas de l'AFTU

Dans le cadre de nos recherches sur thème portant sur l'analyse du système de transport urbain à Dakar, nous nous sommes amenés à étudier le système de transport urbain dans sa globalité totale en analysant son fonctionnement et ses contraintes.

Ce présent guide nous a permis d'avoir une vision plus claire à propos du sujet et nous a permis aussi de recueillir des informations sur la structure sur l'organisation du réseau de transport à Dakar. Ce guide a été adressé aux personnel de l'entité AFTU et CETUD.

Entreprise	CETUD
Prénom	Amadou Baro
Nom	Faye
Poste	Ingénieur Transport et Mobilité Durable

Questions/ Réponses

1) Le système de transport Urbain est-il efficace pour répondre à la demande de transport des usagers ?

Réponse : Le système est efficace car avec une pluralité des moyens de transport il assure la moitié des déplacements de passagers dans toute l'agglomération.

2) Quels sont les contraintes liées au transport dans la ville de Dakar

Réponse : Le non-respect du code de la route et les embouteillages sont les réelles contraintes liées au transport dans cette zone.

3) Quel est l'impact de la congestion routière sur la mobilité ou sur le transport ?

Réponse : La congestion a de lourds impacts sur le transport :

- Elle réduit la vitesse de circulation

- Pollue la nature.

4) Quels sont les causes de la congestion routière ?

Réponse : Les principales causes de la congestion sont :

- La saturation du réseau
- Une mauvaise organisation du trafic
- Le manque d'infrastructures.

5) Quelles sont les mesures à prendre pour résoudre les problèmes de transports ?

Réponse : Les mesures à prendre sont la réfection des routes et le renouvellement du parc automobile.

6) Comment est l'offre de transport par rapport à la demande ?

Réponse : Malgré la multiplicité des moyens de transport l'offre de transport est loin de couvrir ou de satisfaire à la demande.

7) La Covid-19 n'a-t-elle pas impacté sur la mobilité ?

Réponse : La Covid a lourdement impacté sur la mobilité car elle a totalement réduit les taux de déplacements avec le couvre-feu le nombre de rotation journalière que fait les bus varie de 1 à 2 ce qui freine l'économie.

8) Comment trouvez-vous la tarification des bus ?

Réponse : La tarification, elle est abordable car elle est fixée en fonction des sections et est accessibles à tous car elle n'est pas coûteuse.

9) La création ou la venue des nouveaux moyens de transport de masse tels que le BRT et le TER peuvent il faciliter les déplacements.

Réponse :

10) Etes-vous pour les changements des autos cars urbains (Ndiaga Ndiaye & Car Rapide) dans le transport urbain ?

Réponse : Oui il faut totalement remplacer ses auto cars car ils sont là depuis les années 60 et méritent d'être renouveler pour préserver la sécurité des usagers et réduire la pollution car ils sont dangereux et polluants.

TABLE DES MATIERES

DEDICACE.....	i
REMERCIEMENT	ii
SOMMAIRE	iii
LISTE DES ABREVIATIONS	iv
LISTE DES FIGURES.....	v
FICHE SIGNALITIQUE.....	vi
RESUME	vii
ABSTRACT	viii
INTRODUCTION	1
CHAPITRE I : CADRE DE L'ETUDE	5
Section 1: Présentation de l'AFTU	5
1.1. Historique	5
1.1.1. Le CETUD.....	6
1.2. Missions et Réalisation de l'AFTU.....	6
1.2.1.1. Le personnel du réseau AFTU	6
1.2.1.2. Les moyens matériels	7
1.2.1.4. Les partenaires de l'AFTU	9
Section 2 : Présentation de l'activité.....	10
CHAPITRE II : DIAGNOSTIC DU SYSTEME DE TRANSPORT URBAIN A DAKAR	12
Section 1 : Présentation et analyse des résultats.....	12
1.1. Etude de l'Environnement.....	12
1.1. 1. L'offre de transport urbain à Dakar	13
1.1. Le Réseau routier.....	14
1.2. La demande de transport :	15
1.3. La tarification des prix de transports public	16
3. Les pistes de solution à adopter	20
Section 2 : Interprétation et recommandations.....	30
CONCLUSION	33
BIBLIOGRAPHIE.....	35
ANNEXES.....	36
.....	38

Analyse du système de transport urbain à Dakar : Cas AFTU

GUIDE D'ENTRETIEN	39
TABLE DES MATIERES	43