

Introduction

A l'instar des pays en développement, Dakar est confrontée depuis une quinzaine d'année à une crise aigue de la mobilité et de l'accessibilité qui sont des conditions préalables au développement urbain, économique et social. Ainsi, plus de 25% de la population sénégalaise vivent dans la région dakaroise ou sont localisées 68% des activités du pays. L'intensification progressive de l'urbanisation est due à un croit démographique galopant avec un rythme de croissance annuel compris entre 4,5 et 5% et entraîne une concentration très forte des populations dans les zones périurbaines. En outre, le milieu des affaires et des services publics et privés connaît une forte concentration dans la zone du plateau.

Cette importante urbanisation a favorisé l'émergence des villes (Pikine, Guediawaye, parcelles assainies, etc.) densément peuplées. Celles-ci constituent des cités dortoirs pour les milliers de travailleurs qui se déplacent vers la ville et empruntent l'itinéraire inverse chaque jour et aux même heures.

A la fois capitale politique, économique et administrative du pays cette région présente plusieurs opportunités :

- Elle est le moteur du développement économique du pays. Son environnement industriel est favorable. Il y'a beaucoup d'unité de transformation ;
- Elle est le premier marché de consommation et de main d'œuvre qualifiée ;
- Elle est le lieu de rassemblement des élites ;
- Elle a une position stratégique au plan de la communication internationale (port, aéroport, télécommunication...)
- Elle joue un rôle dans la redistribution des marchandises et des services. C'est une plaque tournante dans les différentes activités du pays ;
- La majeure partie des ressources et les services y est concentrée ;
- Il y'a d'importants équipements hospitaliers, universitaires et industriels ;
- Elle constitue l'origine et la destination des flux de voyageurs qui utilisent les voies aériennes et maritimes ;

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

- C'est une escale et un point de débarquement. Son potentiel maraîcher, horticole et agricole important ;
- Il y'a un potentiel intellectuel et technique très élevé ; son climat est agréable ;

Ces opportunités attirent des populations et des investissements très importants. Mais elles n'ont pas été suffisantes pour éliminer définitivement les différents inconvénients qui s'évissent dans la région. C'est la raison pour laquelle Dakar est une ville de contraste ;

Ainsi parmi les inconvénients nous pouvons retenir qu' :

- Il y'a une différence entre Dakar ville et la banlieu. L'activité socio-économique est inégalement répartie dans l'espace régionale ;
- Il y'a des différences d'aspects à l'intérieur des grandes zones d'attraction ;
- Il y'a une insuffisance d'offre d'emplois par rapport à la demande ;
- Le taux de croissance démographique est très élevé ;
- L'exode rural ;
- La structure urbaine est déséquilibrée ;
- Il y'a un déficit d'infrastructures et d'équipement ;
- Il y'a un important problème de transport et de circulation. Ce problème est recurrent ;
- La population est essentiellement active. En général il y'a une séparation entre l'habitant et le travail. Ainsi on constate un mouvement de personnes et de véhicules suivant deux pôles de flux pendulaires, entraînent ainsi la congestion sur les voies pénétrantes et des engorgements au niveau des carrefours de desserte. Ils créent également beaucoup de difficultés pour la circulation des véhicules dans certaines zones de l'agglomération surtout aux heures de pointes.

A cela s'ajoute la dégradation de l'offre de transport liée à vétusté du parc automobile et de celle du réseau routier. Cette situation provoque une augmentation non maîtrisée des coûts de transports et une insécurité routière de plus en plus inquiétante.

Une étude réalisée sur le coût des dysfonctionnements du transport urbain par le CETUD, en 1998, a estimée à environ 108 milliards de francs CFA soit 4,7% du PIB les pertes subies au titre de la congestion, de la pollution et les accidents de circulation. Pour ainsi dire que le

transport à Dakar de par son impact sur la mobilité urbaine préoccupe les bailleurs de fonds, les partenaires sociaux, le gouvernement du Sénégal et les collectivités locales.

Par conséquent, pour une meilleure mobilité, l'Etat et ses partenaires doivent nécessairement apporter des solutions à ce problème. Ils doivent élaborer des mesures administratives nécessaires qui leur permettent de s'attaquer à l'engorgement qui surgit le plus couramment lorsque la croissance est rapide dans toute agglomération comme c'est le cas de Dakar.

L'approche méthodologique mise en œuvre dans cette étude est de réfléchir sur la problématique de la mobilité urbaine et la mise en place des infrastructures à Dakar, en mettant l'accent sur les politiques ou actions mises en œuvre en matière de transport.

La démarche adoptée s'articulera autour de trois points qui feront chacun l'objet de chapitres :

- La première partie s'intéressera au contexte général pour mieux comprendre l'état de lieux, le dysfonctionnement, mais aussi les différents acteurs impliqués.
- La deuxième partie analysera les politiques mises en œuvre en matière de transport par les autorités pour améliorer la mobilité à Dakar, à travers les réformes entreprises dans ce domaine, ainsi que les projets et programmes.
- Enfin la troisième sera consacrée aux recommandations. Autrement dit, de faire des propositions d'initiatives à prendre et des actions à mettre en œuvre afin de résoudre efficacement les problèmes de la mobilité urbaine dans la région de Dakar.

Problématique

La région de Dakar est t'une presqu'île. Elle s'étend de ngor à sebikhotane. Elle rencontre beaucoup de difficultés du a son espace réduite. Ainsi pour résoudre les différents problèmes, les autorités éprouvent des difficultés à assurer en quantité rationnelles les demandes en équipements collectifs, en services urbains, en transport et circulation.

Partout dans le monde, les pays observent une augmentation de leurs populations urbaines. Dakar connaît une augmentation extraordinaire de sa population d'où l'expression de Jean Dresh : « une métropole monstrueuse dont la croissance accélérée désespère statisticiens, urbanistes ».

Le nombre de citadins y augmente proportionnellement beaucoup plus rapide que l'ensemble de la population nationale. Ainsi cette forte croissance résulte d'un taux d'accroissement démographique élevé de l'exode rural, de la migration et fait que Dakar est la capitale économique et administrative du pays. En effet, entre 1998 et 2004, le taux de croissance naturel de la population dakaroise était estimé à 2,9%. PIKINE, GUEDIAWAYE, GRAND YOFF, PARCELLE ASSAINIES et les quartiers centraux FASS, MEDINA, COLOBANE, GUEULE TAPEE, GRAND DAKAR sont plus peuplés que les zones périphériques.

Aujourd'hui plus de 40% de la population vit dans les villes. La capitale Dakar, et sa banlieue PIKINE, accueillent à elles seules plus de 19% de la population totale du pays et 50% de la population urbaine. Cette concentration de la population va de pair avec une concentration des activités (administratives, services, industries). Dakar abrite 70% des activités économiques du pays. Ce fort taux se justifie par la croissance des phénomènes migratoires internes et internationaux et le double rôle de Dakar (capitale politique et économique) dans l'économie nationale.

Selon les projections de la direction de la prévision statistique (DPS), la population urbaine sénégalaise est estimée à 4.120.375 habitants, soit un taux d'urbanisation de près de 41%. La capitale dakaroise se particularise par son degré d'urbanisation car regroupant 53% de la population urbaine du pays, occupant de loin la tête dans la hiérarchie urbaine.

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

La métropole de Dakar, de par sa structure est composée de 3 pôles : Dakar ville, Pikine-Guediawaye, Rufisque et Bargny, localisés successivement d'ouest en est sur 35 kilomètres de long de la péninsule du Cap Vert. Sur quelques 2,5 millions d'habitants, les 88,2% vivent dans les deux premiers pôles, tandis que le reste réside à Rufisque et Bargny.

Cependant, on constate une inadéquation entre la répartition des emplois et celle de la population. En effet, la première ne suit pas la seconde occasionnant ainsi une très importante migration journalière depuis les faubourgs de Pikine-Guediawaye, Keur Massar et Rufisque vers Dakar ville. Une migration similaire à lieu à l'intérieur du pôle de Dakar ville, précisément entre le Grand-Dakar, les parcelles assainies et le plateau.

Une étude a révélé que le taux de mobilité moyen s'élève à 3,2 déplacements par personne et par jour dont, 0,9 déplacements par personne en mode motorisé. On note également une variation par rapport au week-end. En effet, le nombre de déplacements dans cette période représente environ 30% du flux moyen des déplacements en jour ouvré.

Cependant la marche à pied apparaît comme le principal mode de déplacement. Ce mode représente 73% du total des déplacements quotidiens, notamment chez la population de 14 ans ou plus en jour ouvré. Ce qui dégage un taux de mobilité moyen de 3,2 par personne et par jour.

Il y'a aussi les déplacements motorisés. A ce niveau, les cars rapides et Mercédès « ndiaga ndiaye » sont de loin les premiers moyens de transport motorisé urbain avec 57,9% des trajets. Il est à noter que le car rapide devance de loin le ndiaga ndiaye en ce sens qu'il capte 35% de la clientèle au moment ou ce dernier ne capte que 22% de cette clientèle.

Par ailleurs, 21% des trajets sont effectués a bord de taxis. Si les taxis jaune /noire assurent les 43%, les taxis clandestins avec 32% arrivent à ravir la vedette a ceux de la banlieue qui ne totalisent que 25% des trajets.

La desserte ferroviaire avec 0,4%, les autres modes dont les deux roues, les véhicules hippomobiles, les voitures particulières et les services de ramassage n'assurent que 17% des trajets. On peut aussi noter que les déplacements pour raison professionnelles ou scolaires représentent la grande majorité des déplacements.

Pour les motifs de travail, 8.5% des déplacements sont réalisés en transport en commun, les cars rapides et les ndiaga ndiaye assurent 67% et les autobus 3,2%. Pour les motifs marchés, les cars rapides sont utilisés de façon massive. Il y'a également un accroissement du volume des déplacements journalières du fait des nouvelles habitations qui se développent vers Keur Massar et ses environs. La distance moyenne de déplacement est multipliée par 2 voire 2,5. Cet accroissement combiné du volume de déplacement et de la distance moyenne de déplacement n'est pas sans conséquence sur la mobilité urbaine.

Il y'a des infrastructures scolaires et universitaires, des infrastructures sanitaires, des infrastructures pour les services administratifs généraux. Mais nous allons nous focaliser sur les infrastructures routières. C'est notamment les gares routiers et les routes butinées. En effet Dakar dispose d'un réseau routier butiné de 960km et qui compose comme suit :

D'une part, de la voirie classée ou grande voirie longue de 240km placée sous la responsabilité de l'agence autonome des travaux routiers. D'autre part, de la voirie non classée ou voirie communale, distante de 720 km et gérée par les collectivités locales ;

Cependant, l'entretien de cette voirie secondaire n'est pas bien assuré par ces dernières ce qui entraîne des dégâts importants surtout pendant l'hivernage. On note aussi l'insuffisance voire même l'inexistence selon la zone d'un réseau d'assainissement pour faire face aux nombreuses sollicitations des usagers. Il s'y ajoute les interventions intempestives des sociétés concessionnaires (SDE, ONAS, SENELEC, SONATEL...) qui non seulement dégradent la voirie, mais ne prennent pas souvent la peine de la remettre à l'état normal.

Pourtant ces sociétés concessionnaires de réseaux secondaires, dont les activités peuvent nécessiter des travaux sur la voie publique, s'engagent dans la charte de la Mobilité Urbaine de Dakar a : « programmer leurs travaux autant que possible en dehors des heures d'intense trafic. En tout état de cause, ces travaux devront être suspendus pendant les heures de pointes de la journée (début et fin de matinée et début et fin d'après midi) ; a défaut, pendant ces heures, la société responsable des travaux prendra toutes les dispositions nécessaires pour ne pas gêner les déplacements des usagers ;

Veiller à assurer la sécurité des usagers, en mettant en amont et sur les lieux des travaux une signalisation adéquate ;

Respecter les cahiers des charges et les textes réglementaires ;

Rétablir de façon diligente la structure initiale de la chaussée conformément aux normes de constructions routière, sous le contrôle des services techniques de l'Etat et/ou des collectivités locales. »

Pour ce qui est des gares routières, on peut noter qu'en dehors des gares routières de pompiers et de colobane qui sont les plus connus, il y'a d'autres qui sont construites par le Conseil exécutif des Transports Urbain de Dakar (CETUD) depuis sa création. Ce sont particulièrement PETERSEN, LAT DIOR, DAROUKHANE et la gare routière des parcelles assainies. Les gares routières sont des espaces aménagés spécialement pour l'accueil et l'information des usagers des transports publics. Ils sont des lieux privilégiés de rencontre de l'offre et de la demande de transport. L'installation des ces dernières au centre ville pose le problème de leur accessibilité.

En effet, les voyageurs sont obliges de converger vers ces gares (colobane et Malick Sy ou pompier). Mais aussi, tous les véhicules venant de l'intérieur font des ces gares leurs point de chute. Cette situation est à l'origine d'un accroissement du trafic urbain occasionnant ainsi la congestion.

- Le réseau routier est compose de plusieurs axes parmi lesquels nous pouvons retenir :
- La corniche ouest, l'avenue Cheikh Anta Diop, Blaise Diagne, boulevard général de gaulle, l'autoroute prolonge, le boulevard du centenaire et la voie de dégagement nord (VDN) ;
- La route des niayes dessert les parcelles assainies, GUEDEAWAYE, PIKINE ET THIAROYE ;
- La route desservant PIKINE à partir de celle de RUFISQUE jusqu'à MALIKA, KEUR MASSAR puis RUFISQUE ;
- La route KEUR MASSAR NIAKOUL RAP et SANGALKAM ;
- La route patte d'oie à PIKINE ;
- La route SANGALKAM, KEUR NDIAYE LO, BAYAKH et KAYAR ;
- La route desservant YOFF, NGOR et TOUBAB DIALAW ;

- Enfin les rocades : l'avenues Bourguiba, la route front de terre, fann-bel air et l'avenue Malick Sy ;

On peut aussi ajouter qu'il y'a 23 stations pour les cars rapides

- Sandiniery
- Camp Lat. Dior
- Tolbiac/ Paul holle
- Polyclinique Ruel
- Ecole Jean de la fontaine
- Hôpital fann
- Base aérienne de OUKAM
- Yoff
- Pharmacie castor
- Rond point COLOBANE
- Gueule tapée
- Yeumbeul
- Pikine (route de SIAS)
- HLM (garage GUEDEAWAY)
- Rufisque
- Gare routière COLOBANE
- Garage hypersham
- Marche parcelles assainies
- Yeumbeul, tally boumack
- Patte d'oie station
- Cinéma AL AKBAR
- Khar yalla
- Usine bene tally

Cependant, le caractère déterminant de ce système relève du fait que les modes et moyens de transport sont divers et variés. Il est constitué d'une part du parc automobile, d'autre part du matériel roulant ferroviaire mais on ne peut pas ignorer le transport maritime avec la liaison Dakar Gorée par chaloupe.

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

Par ailleurs aussi, La région de Dakar génère 55% du PIB et concentre environ 15 à 20% de la population active occupée du pays. Ce sont l'arrondissement de Dakar et Pikine qui centralisent les deux principaux pôles d'activités avec des $\frac{3}{4}$ d'emplois de la région.

Malgré une bonne politique d'aménagement du territoire, de développement régional et de décentralisation, Dakar regroupe toujours 46% des fonctionnaires Sénégalais, 97% des salaires de commerce et de transports, 96% employés de banque, 95% des entreprises industrielles et commerciales et 87% des emplois permanents.

De même, l'essentiel des ministres du gouvernement du Sénégal sont logés au centre ville. Si bien que des centaines de milliers de travailleurs convergent chaque jour vers le centre ville.

En outre Dakar est le premier centre culturel du Sénégal avec son université de grande renommée, ses institutions de formation de cadres supérieurs, ses centres internationaux de rencontres et colloques. Toutes ces potentialités économiques font jouer à la ville, à la région et ses habitants un rôle prépondérant dans la création des richesses du pays.

On y trouve des marchés centraux, des centres commerciaux, des marchés de quartiers, des supermarchés...

Le marché de SANDAGA, qui est un lieu de prédilection des articles manufacturés représente un pôle commercial de premier plan dans le dispositif régional. Il joue le rôle de palier dans l'activité commerciale de Dakar.

On peut aussi noter qu'il y'a des marchés spécialisés pour les catégories de produits déterminés en vue de couvrir les besoins de région. C'est le cas par exemple du marché qui assure le ravitaillement en produit halieutique en direction des différentes localités.

Les marchés castor et THIAROYE assurent le ravitaillement en légume et KERMEL pour celui des fleurs, des fruits légumes et produits divers.

Parmi les centres commerciaux on a SICAP plateau et celui de COLOBANE. Dans les différents quartiers, des marchés sont spontanément créés le long des rues ou dans les gares routières transformées en boutique.

De plus, la croissance exponentielle de l'informel a entraîné une demande en équipements marchands de plus en plus forte. La quasi-totalité des marchés connaissent un phénomène de débordement par rapport à la situation initiale. Par conséquent il y'a encombrement des voies publiques qui s'en suit.

L'étude de ce secteur permet de constater que le nombre de commerçant augmente nettement d'une période à une autre. Il est organisé autour de grossistes, demi grossistes et détaillants.

Les entreprises sont essentiellement dans la zone industrielle (SODIDA, BCCD, zone franche), sur le long de la route de Rufisque, sur le long de la nationale1, aux quais de pêche, sur le boulevard du centenaire et au plateau.

Les banques et les établissements financiers ont en majorité leurs sièges et leurs succursales à Dakar. Il y'a des banques commerciales (BICIS, SGBS (société des banques du Sénégal) CNCAS (caisse nationale de crédit agricole), ECOBANK, BOA (banque ouest africaine), les institutions financières (la SOGECA (société général de crédit automobile), LOCAFRIQUE (compagnie africaine de crédit bail), la SOCRES (société de crédit et d'équipement du Sénégal), SENIVEST (société d'investissement) et les sociétés d'assurances dommage et vie

La population du Sénégal est estimée à environ 10128809 habitants et croit au taux annuel de 2,5% alors qu'elle n'était que 3.000.000 en 1960. Cette population est inégalement répartie et concentrée dans les centres urbains de l'ouest et du centre du pays.

En effet, la décennie 1980-1990 a été marquée au Sénégal par une crise aigue, due à la fois à des facteurs exogènes : la dégradation des conditions climatiques, baisse des prix de matières premières..., et endogènes résultants de politiques économiques inadaptées.

Elle s'est traduite durant cette période par une croissance quasi nulle voire négative des activités productives entraînant une dégradation des agrégats économiques (déficit de la balance de paiements et des finances publiques, endettement chronique de l'Etat etc.).

Pour rétablir ces déséquilibres macroéconomiques, les pouvoirs publics ont élaboré et mis en œuvre, avec l'appui de partenaires au développement dont le Fonds Monétaire International (FMI) et de la Banque mondiale, une série de plans d'ajustement structurel de l'économie.

Cependant, les différentes mesures prises dans le cadre de ces plans ont laissé de côté la dimension sociale du développement (emploi, éducation, santé...). Cette mise à l'écart des préoccupations sociales, a eu des conséquences catastrophiques sur les populations, particulièrement sur les couches les plus défavorisées comme les femmes, les enfants et les jeunes des villes et campagnes.

Cette situation a pour conséquences d'attirer d'importants flux migratoires en provenance de l'intérieur du pays. La forte urbanisation non maîtrisée qui s'en suit, a donné naissance à des cités et villes dortoirs de plus éloignées des zones d'emplois, engendrant ainsi des besoins de déplacements de plus en plus importants sur des distances de plus en plus étirées.

L'accroissement démographique de la région de Dakar et la migration des ruraux ont augmenté considérablement la population de la ville de Dakar. Malheureusement, les voiries et les constructions n'ont pas pu suivre cette augmentation de la population, ainsi cela a beaucoup accentué le problème de l'encombrement dont souffre la ville. Il s'agit essentiellement des stationnements à réprimer, le développement du secteur informel sur la voie publique.

Les causes de dysfonctionnements du système des stationnements sont soit affectables sous la responsabilité des conducteurs, soit sous celle des pouvoirs publics.

- Au Sénégal, l'application du règlement de stationnement est déficiente.
- Il y a manque de moyen ;
- Les panneaux et les marquages font défaut ;
- Le réseau routier est insuffisant
- Les routes sont étroites : elles sont en général à deux voies et présentent plusieurs désagréments ;
- Il y a une interférence entre la commune d'arrondissement et la ville ;
- Les parcs de stationnement sont insuffisants ;
- Il y a une insuffisance de programme de logement vendus ou loués par les pouvoirs.

De plus il y'a une occupation anarchique des rues.

En général :

- Les particuliers et les commerçants se réservent des places de stationnement au près de leurs lieux de travail sans aucune autorisation de l'administration compétente ;
- Les véhicules stationnent sur les trottoirs réservés aux piétons, obligeant ces derniers d'emprunter la route qui est réservée aux véhicules ;
- Les conducteurs et les clients ne respectent pas les arrêts d'autobus, des cars rapides des ndiaga ndiaye ;
- Les stationnements et les transbordements se font aux abords des routes ;
- Des gares routières pour des horaires pour des destinations différentes sont créés un peu partout dans la ville de Dakar aux abords des routes secondaires ;
- Des places de stationnement réservé aux ayants droits ne sont pas respectées ;
- Il y'a une obstruction de la chaussée réservé a la circulation ;
- Des commerçants occupent des couloirs réservés aux véhicules de transports ;
- Des poids lourds stationnent le long des rues des commerçants sans prévenir les autorités administratives ;
- Des feux de signalisation ne sont pas souvent respectés par certains conducteurs ce qui met en rude épreuve le transport ;
- Les conducteurs sont garés dans les différentes rues sans autorisations pour une durée limitée ;
- Des conducteurs se servent de la rue pour garer définitivement ou périodiquement leurs véhicules ;
- Il y'a une concurrence déloyale entre conducteur ;

Le développement exorbitant du secteur informel a conduit dans certains des cas à des occupations anarchiques de la voie publique. Des ateliers, des restaurants, salons de coiffures, télé centres, tables pour micro commerce...etc. sont visibles dans les différentes rues de Dakar. Les commerçants ambulants sillonnent partout dans la ville. Ils ne sont jamais déclarés.

Dans les marchés, certains commerçants après avoir souscrit une place, l'élargissent illégalement sur la voirie. Leurs clients sont obligés de stationner leurs véhicules sur la route ou sur les trottoirs. Le problème foncier (manque d'espace de jeu, d'espace vert et vide) oblige les jeunes à couper les routes secondaires pour jouer au football et les femmes pour organiser leurs tam-tams.

Par ailleurs aussi, le non respect du règlement aggrave la situation dont souffre la ville de Dakar. En effet, l'arrêté N0 1408/SG novembre 1974 fixe les modalités d'accès au plateau aux véhicules poids lourds. Or d'après les enquêtes réalisées en 1996, en moyenne 10% des véhicules en circulation aux heures de pointes sont des poids lourds. Au carrefour Emile Badiane X péter sen, ce taux atteint 22%. Dans la zone portuaire qui constitue un pôle majeur générateur de ce type, on observe des taux compris entre 15% et 40% selon les carrefours.

La concentration des poids lourds en stationnement empêche aussi toute circulation sur certains axes, particulièrement dans le plateau, où il n'est pas rare de voir certains véhicules stationnés sur la rue pendant plusieurs heures, voire plusieurs journées pour des opérations de chargement ou de déchargement. Ce qui entraîne des répercussions fâcheuses aussi bien sur la productivité que sur la compétitivité des entreprises sénégalaises.

Les calèches, des charrettes et des véhicules à bras communément appelés « pousse pousse ». On enregistre une prolifération de ces véhicules sur certains axes du département de Dakar essentiellement dans les pôles commerciaux (sandaga, Tillene, Petersen, etc.). Cette situation est à l'origine de véritables problèmes d'embouteillage et de sécurité.

A cela s'ajoute l'occupation anarchique des emprises de certains tronçons, l'insuffisance des bretelles de sortie de l'autoroute vers d'autres destinations, sont les raisons les plus évoquées pour expliquer l'entrave de l'amélioration de la fluidité du trafic.

Des textes réglementant la circulation de ces véhicules existent. Cependant, ils ne sont pas toujours appliqués avec vigueur nécessaire. C'est le cas de l'arrêté du gouverneur No O36/GRD /du 10 octobre 1987, portant réglementation de la circulation des véhicules à marches lentes dans la région de Dakar, interdisant en même temps la circulation des

véhicules hippomobiles sur toute l'étendue du territoire du département de Dakar, à l'exception des villages traditionnels. (Modifié et remplacé par l'arrêté No....) voir annexes.

L'arrêté No 116/SG du 20 janvier 1969 réglementait la circulation et le stationnement des cars rapides dans l'agglomération de Dakar. Cet arrêté a été Pr la suite abrogé et remplacé par l'arrêté No 0219/SG du 17 février 1976. Ce texte, toujours en vigueur, définit les règles de stationnement et de circulation des cars rapides.

Dans la pratique on constate que ces itinéraires ne sont pas respectés par les chauffeurs de cars rapides et « ndiaga ndiaye ». Les autorités gouvernementales conscientes de l'énorme apport économique d'un bon transport ont entamés différents travaux dans la ville urbaine pour permettre un transport fluide. Parmi ces travaux on peut citer :

- Passage supérieur Malick Sy
- Echangeur de Patte d'oie
- Echangeur de Hann
- Reconstruction du pont de Colobane
- Viaduc de Pikine
- Viaduc de Mbao gendarmerie nationale
- Echangeur de Cambéréne
- Echangeur de Thiaroye
- Echangeur de Rufisque ouest
- Echangeur de Diamniadio

Mais aussi il faut ajouter des projets comme le Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU) et le Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports (PAST I et PAST II).

Dés lors les questions qu'on se pose sont :

- Quelle est l'offre et la demande actuelle de transport à Dakar ?
- Quelles politiques mettre en place pour minimiser la congestion à Dakar ?
- Les différents travaux entamés sont-ils à la hauteur de l'attente des populations ?
- Comment les populations vivent-elles la situation actuelle de transport ?

Ainsi dans notre étude, les objectifs que nous nous fixerons peuvent être développés de la manière suivante :

- Localiser les zones les plus affectées par la congestion
- Trouver les insuffisances des travaux entamés et pouvoir remédier à cela
- Permettre le développement économique du pays par un bon système de transport
- Trouver des solutions pour un développement fluide de la circulation en exploitant les autres modes et moyens de transport à Dakar

Durant notre étude, les informations ont été collectées au moyen d'un questionnaire comportant 13 indicateurs :

- La mobilité individuelle journalière
- La mobilité collective journalière
- L'activité économique principale
- L'activité économique secondaire
- L'activité économique antérieure
- Le style de vie
- Le revenu national brut par habitant
- Les attitudes vis-à-vis des modes de transport
- Les attitudes vis-à-vis de la ville
- Les habitudes de mobilité
- La disposition de moyens de transport personnel
- La disposition de véhicules de services personnels
- La disposition d'un permis de conduire

Reste à noter que ces recherches ont été faites au niveau de la bibliothèque de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD) avec la consultation d'ouvrages, de revues et mémoires sur le transport et l'urbanisme. Mais aussi surfer sur Internet nous a été d'un grand apport pour la réalisation de ce mémoire.

CADRE CONCEPTUEL

Afin de mieux comprendre le travail réalisé, il faut auparavant avoir une certaine connaissance d'un bon nombre de concepts utilisés dans le secteur des transports. C'est ainsi que nous allons en définir quelques uns. Le mot système dérivé du Grec « systema » signifie un ensemble de pratiques organisées en fonction d'un but. Le système de transport signifie donc l'ensemble des éléments dynamiques et en interactions, organisés pour permettre une bonne mobilité des personnes, des animaux et des marchandises.

Il est constitué par :

- L'offre de transport qui est l'ensemble des moyens mis en œuvre pour permettre le bon déplacement des personnes et des biens à savoir l'espace, les infrastructures de transports, les moyens et les modes de transports et les règles de transports.
- La demande de transports qui est caractérisée par l'ensemble des déplacements des populations pour satisfaire leurs activités socio-économiques.

La mobilité urbaine qui correspond à l'ensemble des déplacements de la population à l'intérieur de la ville urbaine pour subvenir à leurs besoins à savoir le travail, les loisirs, les achats, les visites etc.

La route signifie chemin de circulation permettant le déplacement public des véhicules. Elle est classée en trois catégories :

- **Route** : c'est une voie de communication constituée d'une chaussée assise stabilisée ouverte à la circulation publique et réservée à l'usage des véhicules automobiles se déplaçant grâce à leurs propres roues. Sont inclus de la route les ponts, les tunnels, les viaducs et autres structures d'appui, les embranchements, les carrefours, les échangeurs, les routes
- **Autoroute** : uniquement réservé à certains véhicules routiers automobile et signifie une large route soit à deux (2) ou quatre (4) voies, protégée et sans croisements, ni passages à niveau. Elle est construite spécialement en vue d'un trafic rapide.
- Routes à grande circulation

- Les routes secondaires qui comprennent toutes les routes et pistes non classées dans les deux premières catégories.

Une route complètement aménagée comprend :

- **Une chaussée** qui désigne une partie de la voie publique aménagée pour la circulation des véhiculés. Elle peut être goudronnée, empierrée ou bombée.
- ❖ **Deux accotements** : Elles désignent les espaces aménagés des deux cotés de la chaussée servant à la circulation des piétons, des animaux et aussi pour le stationnement des véhicules. Le trottoir est l'accotement surélevé par rapport à la chaussée.
- ❖ **La signalisation** : Elle désigne l'ensemble de dispositions de signaux destinés à assurer la bonne utilisation d'une voie et la sécurité des usagers. Parmi les éléments de signalisation on peut citer les panneaux, les feux de signalisation etc.
- ❖ **La voie** : Elle désigne une chaussée longitudinale qui permet la circulation en une seule file de véhicules routiers automobiles.
- ❖ **Intersection** : Elle signifie le croisement entre deux (2) ou plusieurs chaussées.
- ❖ **Transport urbain** : c'est le déplacement de la population en milieu urbain pour effectuer les activités de la vie courante
- ❖ **Le covoiturage** : Il signifie le fait que les résidents d'un même quartier travail dans une zone, voire dans une même entreprise et avec des horaires identiques, ils se regroupent pour utiliser un grand véhicule ou un minibus loué et conduit par l'un d'entre eux. Et ainsi ce système permet de réduire considérablement la congestion en milieu urbain.
- ❖ **L'auto partage** : Il désigne le fait que les résidents d'une même zone étant tous véhiculés et allant dans la même direction décident de prendre la voiture de l'un d'entre eux et de se partager les frais d'essence. Permettant ainsi la réduction du trafic en agglomération.

Le transport individuel désigne le transport assuré par les voitures particulières et les deux roues. Elle est effectuée par une personne pour son déplacement personnel.

Le transport collectif désigne le transport d'un nombre important de personnes dans un seul véhicule à savoir les bus publics, les cars rapides, les « Ndiaga Ndiaye », les taxis....

La circulation signifie le mouvement des véhicules sur une route à l'intérieur de l'agglomération.

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

La congestion est l'accumulation excessive de véhicules sur une voie créant ainsi un problème de déplacement et de fluidité sur la chaussée.

C'est là quelques définitions des mots utilisés dans le domaine des transports et qui nous aiderons à mieux comprendre l'étude réalisée.

Chapitre I: diagnostic du secteur des transports à Dakar

I-1-Cadre institutionnel du secteur

I-2-Le dispositif institutionnel existant

Les intervenants en matière de transport et de circulation dans la région de Dakar sont nombreux. On peut citer les ministères et les organismes gouvernementaux responsables des prises de décisions de gestion et d'amélioration du système de transport entre autres :

I-2-1Le Président : Le Président le gardien de la constitution, du fonctionnement régulier des institutions, de l'indépendance nationale et de l'intégrité territoriale est le premier protecteur des arts et lettres du Sénégal.

Il détermine la politique de la nation préside le conseil des ministres, la défense nationale et le conseil national de sécurité. Il est aussi responsable de défense national et set le chef suprême des armés.

I-2-2Le ministère de l'équipement, des infrastructures, des transports terrestres, des télécommunications et des TIC : Il a pour mission la promotion et la mise en œuvre de la politique gouvernementale dans le domaine des travaux publics, des transports routiers et ferroviaires, de la météorologie ainsi que des travaux géographiques et cartographiques. Il s'y ajoute aussi la gestion des télécommunications et des technologies de l'information et de la communication.

I-2-3La direction des transports terrestres : Sous la tutelle dudit ministère, il exerce des attributions et est chargé de préparer, de mettre en œuvre et de suivre l'application de la politique définie dans le domaine des transports terrestres. Elle est aussi chargée d'élaborer la politique de sécurité des transports terrestres tout en assurant la coordination de la mise en œuvre. Elle est chargée de beaucoup d'autres de missions dans le domaine des transports terrestres.

I-2-4Le ministère de l'économie et des finances : Il est responsable de la gestion des fonds financiers pour le financement de la politique de mobilité urbaine.

Ces différents partenaires et intervenants dans le financement de la politique routière en particulier le Fonds Routier, les bailleurs de fonds comme la Banque Mondiale, le Fonds Nordique de Développement et l'Agence Française de Développement ; le ¹FDTU et les dotations du Fonds D'équipements des Collectivités Locales, du Fonds de la Dotation et de la Décentralisation.

La coordination de l'action gouvernementale en matière des transports terrestres et de la circulation routière est assuré par le conseil des ministres, les conseils interministériels sur le secteur des transports et la circulation routière, les réunions interministériels sur le transport, et les réunions de concertation avec les acteurs du secteur des transports (syndicat des transporteurs et des chauffeurs, de la police, la gendarmerie, les travaux publics, etc.)

Au niveau inférieur de l'administration centrale, l'autorité décisionnelle est déléguée par les instruments de la délégation de pouvoir et délégation de signature. Ceci, dans tous les cas de l'autorité locale doit résoudre les problèmes qui sont du ressort de sa compétence géographique.

Au niveau des collectivités locales, cette autorité décisionnelle repose sur des dispositions prévues par la politique de décentralisation et par les instruments législatifs et réglementaires prévues par le code de la Décentralisation.

Les lois, les règlements et les directives traitant des transports routiers, de la circulation routière et des routes portent essentiellement sur les dispositions contenues dans :

- Le code de la route (partie législative et réglementaire)
- Le décret 63.545 de 1963 portant réglementations des transports publics et privés de marchandises et ses arrêtés et directives d'application
- La loi 74.20 de 24.06.1974 portant classement du réseau routier national et fixant le réseau nominal de ce réseau
- L'arrêté international numéro 150.97 du 14.12.1997 relatif au classement du réseau routier national
- Les textes réglementaires sur le transport urbain (l'exploitation et la conduite des taxis urbains)
- Les directives d'applications et mesures d'accompagnement pour l'organisation des transports routiers

¹ Se référer à la liste des sigles et abréviations

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

- Le projet de réglementation des émissions de gaz résulte des transports routiers (projet de décret en cours d'approbation)
- Autres mesures arrêtées pour répondre aux prescriptions issues du sommet de Rio

Dans le cadre de ses normes relatives aux émissions, normes d'entretien ou les mécanismes incitatifs qui visent à réduire les émissions des véhicules, le projet de décret sur les émissions de gaz d'échappement des véhicules routiers à moteur renferme les valeurs admissibles suivantes :

Pour les véhicules à moteur essences ou gaz : 15% pour le monoxyde de carbone (CO) et 300 ppm (particules par millions) pour les hydrocarbures

Pour les véhicules à moteur diesel : 25% pour l'opacité des fumés

Le ministère de l'urbanisme et de l'habitat : responsable de la planification urbaine. Le décret No 093-724 du 07 juin 1993 précise que la politique des transports urbains est mise en œuvre par le ministère de l'équipement en liaison avec celui chargé de l'urbanisme et de l'habitat.

Le ministère de l'intérieur et les collectivités locales qui disposent de pouvoirs de décision en matière d'exploitation des cars rapides, taxis et du respect de la réglementation en matière de la circulation urbaine. On peut citer par exemple, les licences d'exploitation délivrées par le gouverneur de la région ;

Le ministère du commerce qui a en charge l'homologation des tarifs de transport public ;

La commission régionale de la circulation présidée par le gouverneur ;

Les comités départementaux de circulation présidés par les préfets ;

Les villes et communes ;

Les institutions et associations privées du secteur (transporteurs, chauffeurs, consommateurs, assureurs, etc.). Autrement dit , l'élaboration et la mise en œuvre de la politique globale des transports sont assurées conjointement par l'Etat et les collectivités locales concernées avec la participation des représentants de tous les intéressés : usagers, organisations professionnelles, compagnies d'assurance, etc. en effet , conformément aux dispositions relatives a la « charte de la mobilité urbaine de Dakar », il est convenu d'instituer un cadre de partenariat, de concertation, d'application et de suivi de toutes les actions nécessaires a l'amélioration de la mobilité urbaine dans la région de Dakar. Ainsi les décisions issues de la concertation entre les parties sont adoptées par consensus.

I-3- Le rôle de l'Etat et de ses démembrements dans le transport urbain à Dakar

I-3-1 le rôle de l'Etat

L'Etat en sa qualité de garant de l'intérêt général, s'engage a :

Construire, réhabiliter, entretenir et réaménager les infrastructures relevant de son patrimoine (voies classées et répertoriées)

- ✓ Veiller à appuyer les collectivités locales dans la mobilisation de ressources et la réalisation d'investissement ;
- ✓ Construire, réhabiliter et entretenir les équipements de transport, en vue d'une meilleure protection des usagers et d'une plus grande fluidité du trafic ;
- ✓ Veiller a ce que le dispositif législatif et réglementaire existant soit toujours apte a répondre aux besoins de déplacements des populations, dans un cadre sécurisé, avec des moyens de transport adaptés ; etc.

Ainsi c'est le seul qui a les compétences dans le domaine des transports. Ainsi il intervient par le biais des différentes structures qui sont :

❖ La direction des travaux publics :

Elle a pour mission de dégager les différentes politiques en matière de transport, réfléchit et donne les grandes orientations.

❖ L'agence Autonome des travaux routiers :

Elle a pour mission de recherche de financement et d'exécution des travaux routiers.

❖ La direction des transports terrestres :

Elle a pour mission, la gestion des réseaux de circulation, la réglementation et l'organisation de tout ce qui est du domaine du transport routiers (visite technique, mutation de véhicules).

❖ Le conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD)

Le conseil exécutif des transports urbain de Dakar (CETUD), est une autorité régulatrice des transports publics dans l'agglomération dakaroise. Il est un partenariat triangulaire, Etat, collectivités locales, secteur privé, pour la promotion des transports collectifs.

Le CETUD est un établissement public à caractère professionnel, chargé de la mise en œuvre et du suivi de l'application de la politique sectorielle des transports publics définis par l'Etat pour la région de Dakar.

Il exerce pour l'Etat et les collectivités locales les attributions suivantes :

Déterminer les lignes à desservir et leurs modalités techniques d'application ;

Passation des conventions avec les transporteurs agréés et contrôle de l'exécution des contrats ;

Etudes, action de formation, d'information ou de promotion des transports urbains de la région de Dakar ;

Coordination entre les différents modes de transports, notamment arbitrage du partage de recettes, en cas d'intégration tarifaire ;

Proposition en matière de tarification des transports aux autorités compétentes ;

Amélioration de l'Etat et de la qualité du parc automobile pour contribuer à la lutte contre la pollution atmosphérique par l'émission de gaz ;

Par ailleurs, le CETUD est aussi sollicité sur les projets urbains ayant rapport avec les transports publics et dont les caractéristiques sont définies par arrêté conjoint des ministres chargés de l'urbanisme et les transports terrestres.

Ils sont également consultés pour déterminer les quotas d'autorisation de transport public dans le périmètre urbain de Dakar.

❖ **La société africaine de gestion et d'étude de stationnement (SAGES)**

Dans le souci d'une gestion rationnelle, la ville de Dakar préfère confier la gestion de certaines activités qui sont sous son autorité à des privés plus spécialisés dans ce domaine. C'est ainsi qu'un contrat de concession est établi entre la ville de Dakar et la SAGES pour la gestion du stationnement payant et des pôles d'échanges de Petersen et de Lat. Dior.

Ainsi elle a pour mission :

La gestion des stationnements dans la ville de Dakar ;

Gestion gares Petersen et Lat. Dior ;

Gestion des autres pôles d'échanges ;

Faire des études pour rétablir la fluidité de la circulation et enlever l'anarchie dans la circulation du centre ville ;

On peut noter trois types de stationnement payant définis par la SAGES :

Le stationnement réservé géré par des commerciales ;

Le stationnement rotatif a courte durée par des parcomètres ;

Le stationnement rotatif à longue durée par des horodateurs ;

❖ **La direction de l'aménagement urbain (DAU)**

Créée en 1985, la division avait été assignée une mission de conception par l'autorité municipale, d'étude et de contrôle technique des projets d'aménagements de la ville de Dakar.

En effet elle se charge de l'exécution des politiques de l'équipe municipale, en investissement. Par ailleurs aussi, elle assure la planification et la gestion de l'urbanisme dans la ville.

Son mode d'organisation et de la pluridisciplinarité de son potentiel humain reflètent la complexité des problèmes urbains ;

Elle comporte deux directeurs adjoints ;

Huit (8) divisions qui sont :

- 1- La division des transports et de la circulation ;
- 2- La division de l'administration et de la logistique ;
- 3- La division des études et de la programmation ;
- 4- La division des grands travaux et de l'entretien ;
- 5- La division de l'urbanisme et de l'habitat ;
- 6- La division des espaces verts urbain ;
- 7- La division des affaires domaniales et du patrimoine ;
- 8- La division de la surveillance ;

Le transport urbain connaît depuis un très bon bout de temps un dysfonctionnement qui constitue un manque à gagner. Ainsi cette situation que traverse le transport conduit à beaucoup de pertes matérielles et de temps. C'est pourquoi beaucoup d'acteurs s'intéressent de cette situation. C'est dans cette mouvance que nous avons trouvé la pertinence d'orienter notre étude dans ce sens. C'est ainsi que nous avons choisi d'effectuer notre stage à la direction de l'aménagement urbain (DAU). En effet la direction de l'aménagement urbain (DAU) fait partie des huit (8) divisions de la ville de Dakar. Toutes ces huit directions sont composées de divisions sont à leur tour scindées en bureaux. Mais pour les besoins de notre thème, nous nous focaliseront sur la direction de l'aménagement urbain (DAU), direction de tutelle de la division des transports et de la circulation (DTC) au sein de laquelle nous avons effectué notre stage.

I-3-2- Rôle des collectivités locales

En tant que représentant de l'Etat dans les communes, les collectivités locales doivent :

- ❖ Construire, entretenir, réhabiliter et réaménager la voirie communale, les équipements de leurs villes respectives ou communes qui ne relèvent pas du domaine de l'Etat. Ainsi ils ont pour actions la meilleure protection des usagers avec une fluidité du trafic et ceci en étroite collaboration avec le ²CETUD.
- ❖ Mettre à la disposition du CETUD les terrains nécessaires à de tels investissements qui entrent directement en ligne de mire dans le Programme D'amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU)
- ❖ Assurer un fonctionnement et une maintenance des feux de signalisations des routes communales dans le but de réduire la congestion des voies et de faciliter la circulation des biens et des personnes dans l'agglomération.
- ❖ Participer au financement du FDTU dans le respect des dispositions de la loi portant organisation et fonctionnement dudit fonds au même titre que l'Etat
- ❖ Prendre des dispositions nécessaires et utiles pour éviter l'encombrement des trottoirs et de la voirie communale
- ❖ Mettre à la disposition de la brigade des routes tous les agents relevant de leur juridiction dans la surveillance de la circulation routière et du contrôle des documents de circulation routière.

I-3-3- Le rôle des opérateurs économiques

Les acteurs des transports urbains sont de plus en plus responsabilisés dans l'encadrement de l'activité avec la réforme des transports urbains dans la ville de Dakar.

Malgré le fait que le rôle des autorités compétentes des transports urbains de Dakar semble prépondérant, celui des opérateurs économiques n'en reste pas moins important.

En effet les opérateurs économiques ont pour rôle le financement et l'exploitation des transports urbains de Dakar et surtout dans le domaine des transports collectifs des transports de passagers ou transport publics de voyageurs. Dans la circonscription du rôle des opérateurs économiques, nous allons essayer de lister les principaux avant de pouvoir les identifier un par un.

² Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar

Les principaux opérateurs économiques de transports urbains de la ville de Dakar sont : la société Dakar Dem Dikk (DDD), les cars rapides, les « Ndiaga Ndiaye », et l'Association pour le Financement des Transports Urbains (AFTU).

I-4- Les éléments générateurs de déplacements

I-4-1- La géographie de la région de Dakar

La région de Dakar est située dans la presqu'île du Cap Vert et s'étend sur une superficie de 550 kilomètre carré, soit 0.28% du territoire national. Elle est comprise entre 17° 10 et 17° 30 longitude ouest et les 14° 53 et 14° 35 latitude nord. Elle est limitée à l'Est par la région de Thiès et l'Océan Atlantique dans ses parties Nord, Ouest et Sud. Dakar, ancienne capitale de l'AOF, avait connu un rayonnement politique et économique international resplendissant.

Sur le plan administratif, la région est subdivisée en quatre départements :

- Dakar, Pikine, Guédiawaye et Rufisque

Quatre villes :

- Dakar, Pikine, Guédiawaye et Rufisque

Trois communes :

- Bargny, Diamniadio, Sébikotane

Quarante trois (43) communes d'arrondissements et deux communautés rurales que sont : Sangalcam et Yéne, avec une cinquantaine de villages

Tableau 1 : Liste des quarante trois communes d'arrondissement de la région de Dakar

Département	DAKAR	PIKINE	GUEDIAWAYE	RUFISQUE
Arrondissement	Almadies	Niayes	Guédiawaye	Rufisque
Commune d'arrondissement	1-Mermoz-Sacré Cœur	1-Keur Massar	1-Golf	1-Rufisque Est
	2-Ngor	2-Malika	2-Médina Gounass	2-Rufisque Est
	3-Ouakam	3-Yeumbeul Nord	3-Ndiarème Limamoula	3-Rufisque Ouest
	4-Yoff	4-Yeumbeul Sud	4-Sam Notaire	
	Grand Dakar	Pikine Dagoudane	5-Wakhinane Nimzat	
	5-Biscuiterie	5-Dalifort		
	6-Dieupeul-Derkelé	6-Djida Thiaroye		

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

	Kao
7-Grand Dakar	7-Guinaw Rail Nord
8-Hann bel air	8-Guinaw Rail Sud
9-HLM	9-Pikine Est
Parcelles Assainies	10-Pikine Nord
10-Liberté	11-Pikine Ouest
11-Cambéréne	Thiaroye
12-Grand Yoff	12-Diamaguéne S.Mbao
13-Parcelles Assainies	13-Grand Mbao
14-Patte d'Oies	14-Thiaroye Gare
Dakar Plateau –Gorée	15-Thiaroye/ Mer
15-Fann-Point-E Amitié	16-Diamaguéne Diack Sao
16-G.Tapée_Fass Colobane	
17-Médina	
18-Dakar Plateau	
19-Gorée	

Source : Situation Economique et Sociale de la Région de Dakar-Edition 2005. **Service de la Statistique et de la Démographie de Dakar**

Capitale politique et économique du Sénégal, Dakar est le siège de nombreuses organisations internationales et abrite l'ensemble des structures directionnelles du pays.

La forte concentration économique et démographique en fait un important centre d'affaires.

Dakar est également un important creuset culturel et humain. Elle est la principale ouverture vers l'extérieure grâce à un port et un aéroport de statut international.

I-4-2- Répartition de la population à Dakar

La population de la région est très inégalement répartie entre les quatre (4) départements de la région. Sur les 550 kilomètre carré qu'occupe la région, le département de Guédiawaye n'occupent que 2,3% de cette superficie mais présente la plus forte densité de

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

population au kilomètre carré avec 22 108 habitants, suivi des départements de Dakar (13,366 habitants), Pikine (9 777 habitants) et Rufisque loin derrière avec 67,6% de la superficie régionale, demeure ainsi la zone ciblée par les grands projets de l'Etat du Sénégal et de la région en particulier la région ne compte que deux communautés rurales, soit 2,7% de la population régionale.

Tableau 2 : Effectif de la population, densités et taux d'accroissement moyen annuel : 1988-2006 selon le département

Département	Population		%	Superficie en km2	Densités	Taux % 88-06
	1988	2006				
Dakar	680 932	1 049 253	42	78,5	13 366	35,1
Guédiawaye	616 759	285 192	11,4	12,6	22 108	45,3
Pikine		848 638	34	86,8	9 777	
Rufisque	188 250	313 161	12,6	371,8	842	39,9
Ensemble région	1 488 941	2 498 011	100	550	4 541	40,4

Source : SRSD_Dakar : RGPH II 1988 /Projections de la population, issues du ³RPGH III 2002

On distingue deux sortes de population : une population de droit composée des résidents c'est-à-dire : des sénégalais et non sénégalais ayant vécu dans le territoire national depuis 6 mois ou qui en sont absent temporairement de moins de 6 mois ; et une population de fait, composée essentiellement de sénégalais.

L'analyse de la population résidente permet de constater que dans le département de Pikine, il vit environ autant d'hommes que de femmes avec 50% pour les deux sexes.

Pour les autres départements, les écarts restent faibles entre la population résidente masculine et la population résidente féminine. On a pour le département de Guédiawaye ⁴46,67% d'hommes contre 50,33% de femmes, tandis que Pikine compte 50,1% d'hommes contre 49,84% de femmes. A Rufisque la population féminine représente 49,72%, contre 52,28% pour les hommes.

L'analyse de la population de fait, donne des écarts faibles entre les deux sexes : à Pikine et à Rufisque, il y a autant d'hommes que de femmes dans la population de fait. De

³ Recensement général de la population et de l'habitat

⁴ Données recueillies au niveau de l'agence pour le développement de la prévision de la statistique

faibles écarts sont notés dans la région de Dakar où on a 49,75% d'hommes et 51,25% de femmes. Les hommes et les femmes représentent respectivement 49 et 51% 0 Guédiawaye.

L'analyse de la répartition spatiale de la population selon le milieu fait ressortir qu'en zone urbaine, les populations résidentes masculines et féminines sont égales, alors que la population de fait, les femmes (50,27%) devance légèrement les hommes (49,73%).

Le milieu rural aussi bien pour la population résidente que pour la population de fait, les hommes devance légèrement les femmes. Pour les deux types de population, on a respectivement 51 contre 49%.

Globalement, la disparité dans la répartition spatiale de la population résidente et de la population de fait entre les hommes et les femmes sont faibles.

I-5- Répartition des activités économiques et des emplois dans la région de Dakar

I-5-1- Répartition des activités économiques dans Dakar

Le portrait de l'économie sénégalaise durant la période 1996-2001 est décrit par le tableau ci-dessous :

Tableau 3: Répartition des ressources du PIB du Sénégal en 2001

Secteur	% du PIB	Croissance moyennes de 1996 à 2001 (à prix constant 1987)
Primaire	20%	3,5%
Secondaire	21%	6,8%
Tertiaire	51%	6,1%
Services non marchands	8%	3,0%
Tous :	100%	5,4%

Source : SETEC International, Etude d'accessibilité et de sensibilité au péage de l'autoroute Dakar-Thiès

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

La région de Dakar est le cœur économique du Sénégal : elle génère 55% du PIB du pays et concentre environ 15 à 20% de la population active occupée (ou emploi) du pays. Cela ne signifie pas pour autant que la population soit en générale plus riche ; en fait, le taux de chômage de la région est généralement plus élevé que celui de l'ensemble du pays. Selon l'enquête EMSUT, dans la région de Dakar, chaque personne occupée à en moyenne 4,1 personnes à sa charge.

De fait le phénomène d'appauvrissement de la population qui s'est manifesté dans la dernière décennie « ... a entraîné un important exode rural vers la périphérie de Dakar où les gens viennent s'installer dans des conditions de précarité absolue et grossir de ce fait les rangs des demandeurs d'emploi, en particulier des jeunes et des femmes moins favorisé par le système économique. » Toutefois, si l'on se fie aux résultats de l'enquête sur de l'emploi, le chômage et les conditions d'activité dans l'agglomération de Dakar réalisé en 2002, il faut signaler que l'importance de cette exode rural a été généralement surestimée.

Selon l'enquête sur l'emploi réalisé en 2002, la population de la région de Dakar en âge de travailler (10 ans et plus) se chiffre à 1 479 900 personnes, soit 77,6% de la population de l'agglomération urbaine de Dakar (1 905 600 habitants).

De cette population, 723 600 individus sont des personnes inactives (en âge de travailler mais non disponibles, tel que les élèves et étudiants, femmes au foyer, personnes invalides ou en congé de maladie prolongé, retraités), 668 000 sont des personnes actives occupées et 83 000 sont au chômage. Le taux de chômage dans la région de Dakar s'élève ainsi à 11,7%, ou à 18,9% si l'on considère les chômeurs découragés : il touche particulièrement les jeunes de 10 à 29 ans, dont le taux de chômage s'élève à 14,4%, contre 10,0% pour les 30 à 49 ans et 6,7% pour les 50 ans et plus.

Toutefois selon cette enquête, le facteur qui constitue le principal problème du marché du travail et plus généralement, de l'économie sénégalaise est plutôt le sous-emploi. Dans le cadre de cette, le taux de sous-emploi global, obtenu par l'agrégation des différentes du sous-emploi (chômage, sous-emploi visible et sous-emploi invisible) a été évalué à 72,5%, soit près des trois quart des 756 300 actifs.

Pour leur part, les données recueillies lors de l'enquête EMSUT ont permis d'identifier les emplois de la région selon le type d'activité et de sexe. Ces données démontrent que les types d'activités de faible qualification professionnelle occupent une large part du marché de l'emploi, et que les femmes sont fortement majoritaires en ce qui concerne le personnel non qualifié.

I-5-2- Répartition de l'emploi dans la région de Dakar

Tableau 4: Répartition des emplois selon le sexe et l'activité principale

ACTIVITE PRINCIPALE	Sexe masculin		Sexe féminin		Ensemble	
	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Membres exerçants d es fonctions électives	35	0,01			35	0,01
Cadres supérieurs de l'administration	2 064	0,71	1 676	0,73	3 741	0,72
Directeurs et gérants d'entreprise	3 862	1,33	145	0,06	4 007	0,77
Professionnelles intellectuelles et scientifiques	29 378	10,10	10 295	4,49	39 673	7,63
Professions intermédiaires	15 263	5,25	5 890	2,57	21 153	4,07
Emplois de type administratif	5 470	1,88	6 793	2,96	12 264	2,36
Personnel de service et vendeurs	28 953	9,96	61 490	26,80	90 443	17,39
Agriculteurs, éleveurs, pêcheurs et ouvriers de ce type d'activité	20 298	6,98	5 977	2,61	26 275	5,05
Artisans et ouvriers des métiers	96 625	33,23	18 440	8,04	115 065	22,12
Conducteurs d'engins, de machinerie, de véhicules et d'ouvrage assimilé	13 732	4,72	810	0,35	14 542	2,80
Ouvriers et employés non qualifiés	65 912	22,67	115 819	50,49	181 731	34,94
Personnel des forces armées et de la police	5 744	1,98	428	0,19	6 172	1,19
Non déclaré	3 408	1,17	1 641	0,72	5 048	0,98
TOTAL	290 743	100,00	229 405	100,00	520 148	100,00

Source : Projet de rapport définitif volume1_ PDUD

Au cours de l'enquête EMSUT, seulement 10% des personnes ont déclaré exercer une activité secondaire, alors que, selon les données provenant de l'enquête ménage CAUS 2001,

la part du secteur informel s'élèvera plutôt à 38% de l'ensemble des emplois de la région. Dans le cadre de l'étude sur l'emploi réalisée en 2002, ce serait 76,4% des actifs occupés (510 000 personnes) qui exercent leurs activités dans le secteur informel. Une autre réalisé en 2002 par la Direction de la Prévision et de la Statistique portant sur le secteur informel dans l'agglomération de Dakar confirme qu'en moyenne que chaque ménage de Dakar tire l'ensemble ou une partie de ses revenus en dirigeant une unité de production informelle.

Outre son importance économique, une autre caractéristique notable en ce qui concerne le secteur informel concerne la précarité des conditions d'activités : plus de 80% des unités de production informelle ne dispose pas d'un local spécifique d'activité. Cette précarité touche plus particulièrement les activités de type commercial et la restauration, dont environ la moitié (53,6% et 46,4% respectivement) exerce dans des installations de fortune, souvent improvisées sur la voie publique.

Selon l'enquête ménage CAUS 2001, les arrondissements de Dakar et de Pikine constituent les deux principaux pôles d'activités, générant près de trois quarts des emplois de la région, avec une concentration particulière dans les arrondissements des Parcelles Assainies (Dakar) et de Dagoudane (Pikine). Guédiawaye constitue aussi un important centre d'activité. Il est à noter que les données de l'enquête incluent les emplois du secteur informel.

Tableau 5 : Répartition spatiale de l'emploi dans la région de Dakar en 2001

Ville ou zone	Arrondissement	Population	Emplois (permanents et temporaires)	Part d'emploi de la région (en %)	Ratio emploi/100 habitants
Dakar	Plateau	215 343	54 450	9,20	25,29
	Grand Dakar	253 434	53 875	9,10	21,26
	Almadies	121 006	31 520	5,32	26,05
	Parcelles Assainies	237 617	84 250	14,24	35,46
Pikine	Thiaroye	239 053	70 900	12,00	29,66
	Dagoudane	461 648	102 525	17,32	22,21
	Niayes	209 859	44 125	7,46	21,03
Guédiawaye		435 350	91 275	15,42	20,97
Rufisque		160 860	25 680	4,34	15,96
Bargny		41 220	12 100	2,04	29,35
Sébikotane		19 400	4 860	0,82	25,05
Zone rurale		76 940	16 230	2,74	21,09
Total de la région		2 471 730	591 790	100,00	23,94

Source : Projet de rapport définitif volume1_PDUD

Comparée à la situation de 1980, la répartition spatiale de l'emploi est aujourd'hui plus uniforme sur l'ensemble du territoire urbain et les ratios emploi/population moins disparates d'un département à l'autre.

I-6- Les motifs de déplacement dans Dakar

Pour pouvoir effectuer ses activités de la vie courantes (travail, loisirs, achats, visites, etc.), l'homme est obligé de se mouvoir. Les motifs de déplacement varient selon la composition de la population (âge, sexe,...), de ses caractéristiques et particularités, mais aussi de ses activités socio-économiques (population actives...).

Le déplacement de l'homme est lié à ses obligations, à ses besoins, ses désirs ou ses habitudes...

L'importance de savoir ce qui pousse une personne à se déplacer, de savoir par quel moyen il se déplace, nous permet d'établir un lien entre le motif de déplacement et le moyen de transport utilisé.

On peut diviser les motifs de déplacement en quatre groupes :

- Le déplacement Domicile-Travail
- Le déplacement Domicile-Ecole
- Le déplacement Domicile-Affaires
- Le déplacement Achat-Loisir

On peut remarquer dans les motifs de déplacement :

- ✓ Les déplacements obligatoires

Comme le déplacement domicile-travail ou domicile-étude, que l'on qualifie souvent de migrations alternantes ou pendulaires, du fait de leur régularité dans le temps et qui correspondent aux heures de travail et d'étude. Ces déplacements sont à l'origine des « heures de pointes » caractéristique des heures d'entrée ou de sorties de travail ou des écoles.

- ✓ Les déplacements volontaires

Comme les déplacements achats, loisirs, visites à des parents ou amis, plus flexibles, qui ne sont pas figés dans le temps, et qui peuvent être fait à des heures quelconques qui arrangent les acteurs.

On peut noter l'importance des mouvements horaires fixes (migrations alternantes...), qui sont responsables de la congestion observée aux heures de pointes c'est-à-dire aux heures d'entrées et de sorties du travail et des études (de 8 à 10 heure le matin, et de 16 heures 30 à 19 heures dans l'après midi).

En effet presque tout le monde travail en même temps et presque tous les élèves et étudiants vont en cours en même temps. Ceci entraîne une surcharge et une saturation des infrastructures routières créant ainsi de la congestion dans les rues de la capitale et sur les grands axes d'entrée et de sorties de la ville.

Les motifs de déplacement diffèrent selon l'âge, ainsi nous allons tout d'abord étudier les motifs de déplacement chez les moins de 14ans et chez les plus de 14 ans.

I-6-1 Les motifs de déplacements chez les 4 à 13 ans

Les enfants de 4 à 13 ans représentant 26% de la population totale dans l'agglomération de Dakar sont responsables de 45,7% des déplacements en jour ouvré. Leur taux de mobilité est estimé à 6,4 déplacements par personne par jour, comparé à 3,23 déplacements par personne par jour pour la population de plus de 14 ans et plus.

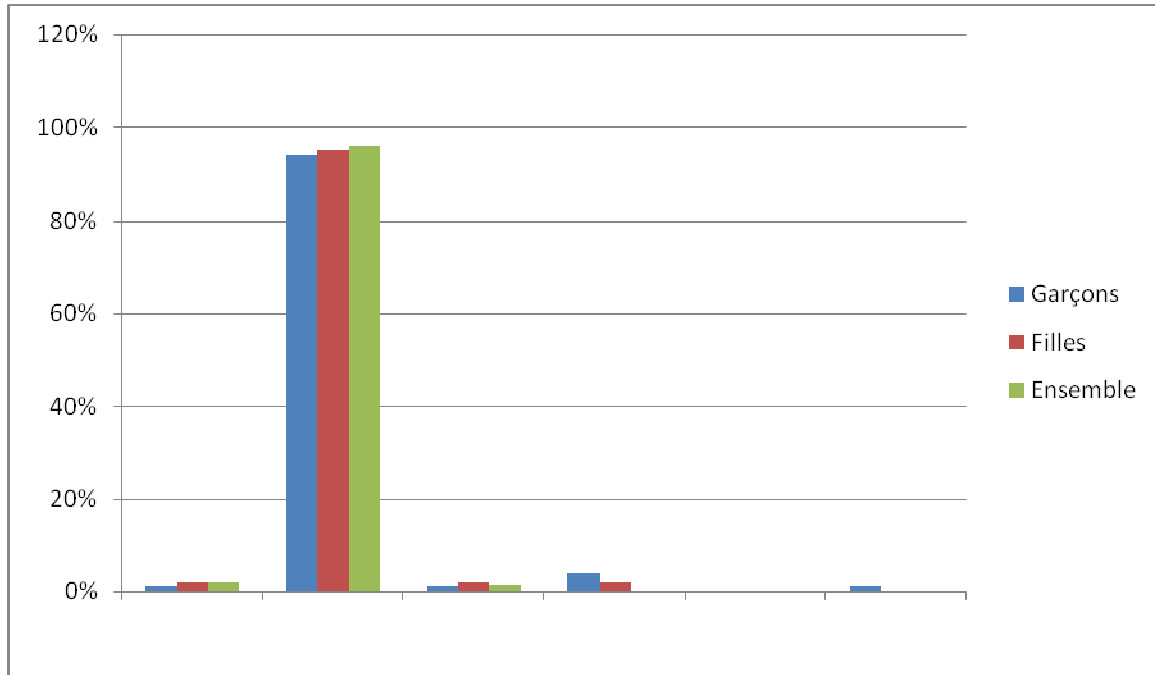
Les déplacements effectués par les enfants de 4 à 13 ans sont estimés à 95% et ont lieu à l'intérieur du voisinage immédiat tandis que 73,1% se font dans un rayon de 500 mètre.

Au niveau des motifs de déplacement, les enfants de 4 à 13 ans effectuent leurs déplacements essentiellement pour le motif d'étude en jour ouvré avec 94,1% et pour le motif jeux en week end avec un pourcentage de 90%.

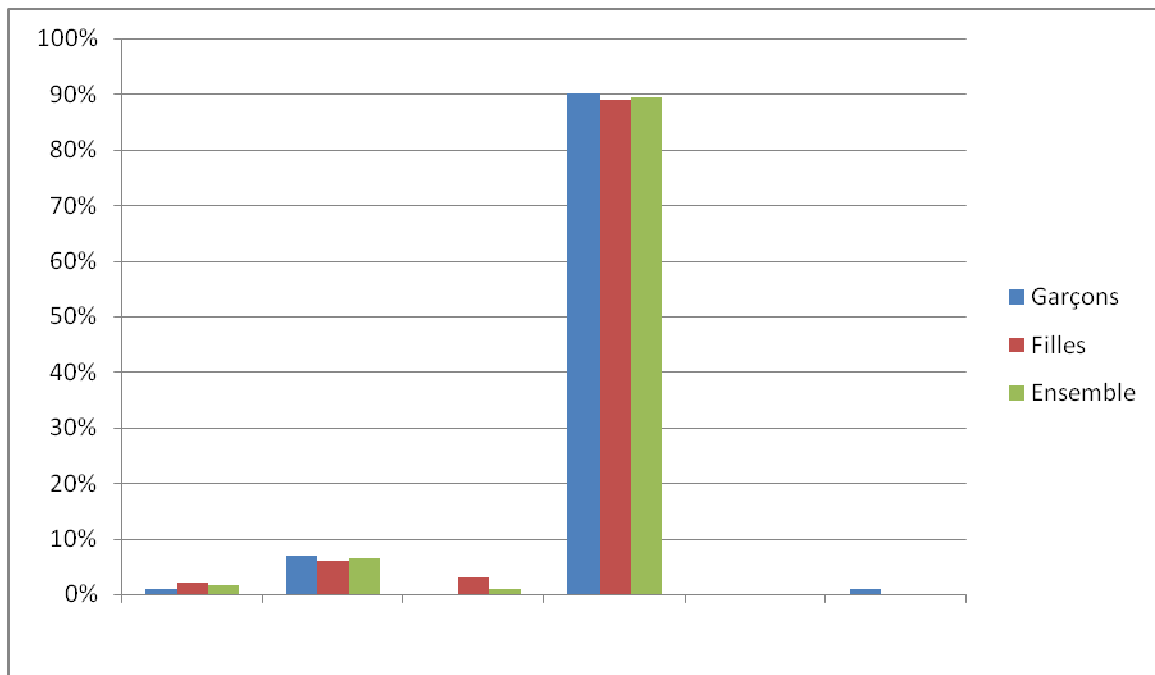
La marche à pied constitue 92% des déplacements en jour ouvrable des enfants de 4 à 13 ans faisant ainsi une proportion de 1 sur 10.

⁵**Graphique 1** : Motifs des déplacements chez les 4 à 13 ans (jours ouvrables ; EMSUT-2001)

⁵ Graphique tiré du document Projet de rapport définitif- Plan de Développement Urbain- horizon 2015



⁶Graphique 2 : Motifs des déplacements chez les 4 à 13 ans (jours de week-end ; EMSUT-2001)



⁶ Graphique tiré du document Projet de rapport définitif- Plan de Développement Urbain- horizon 2015

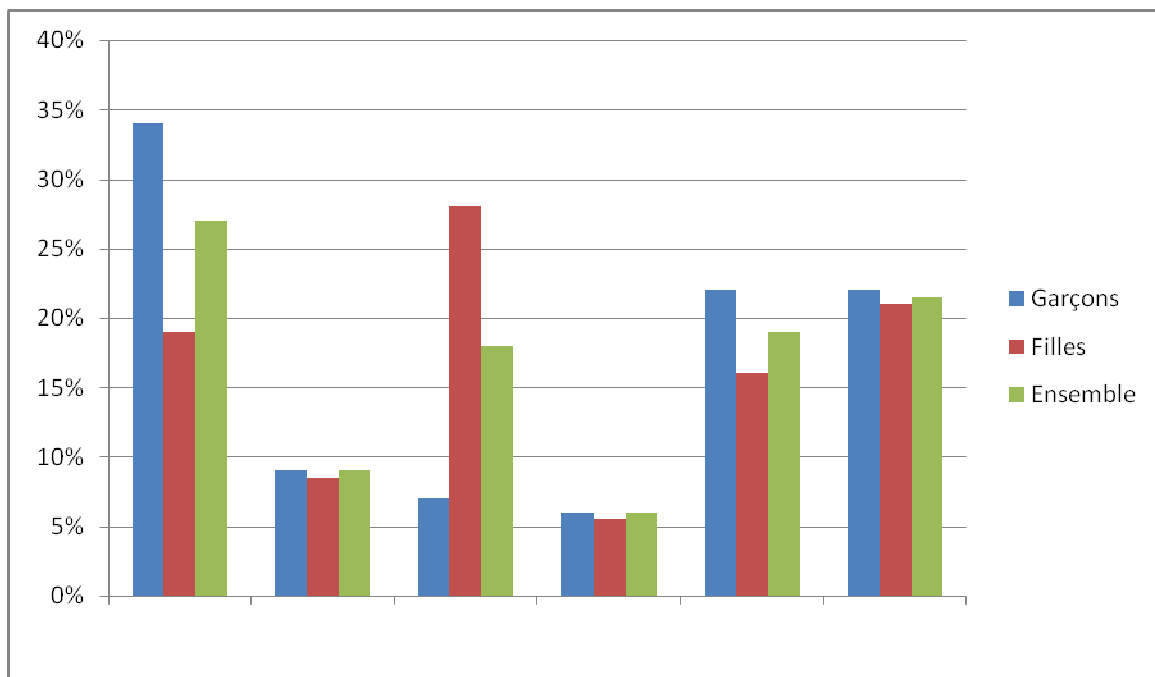
I-6-2 Les motifs de déplacement chez les 14 ans et plus

La distribution horaire des déplacements effectués par les personnes de 14 ans et plus indique deux heures de pointes. Le matin, près de 10% de la demande quotidienne se manifeste entre 8 heures et 9 heures, et le soir, 8,6% des déplacements quotidiens ont lieu entre 18 heures et 19 heure.

Pour les personnes de 14 ans et plus on retrouve pour les motifs de déplacement le travail, les visites de sociabilité et les achats et provisions. Cet ordre est cependant différé chez les femmes pour qui le motif « achats et provisions » occupe le premier rang.

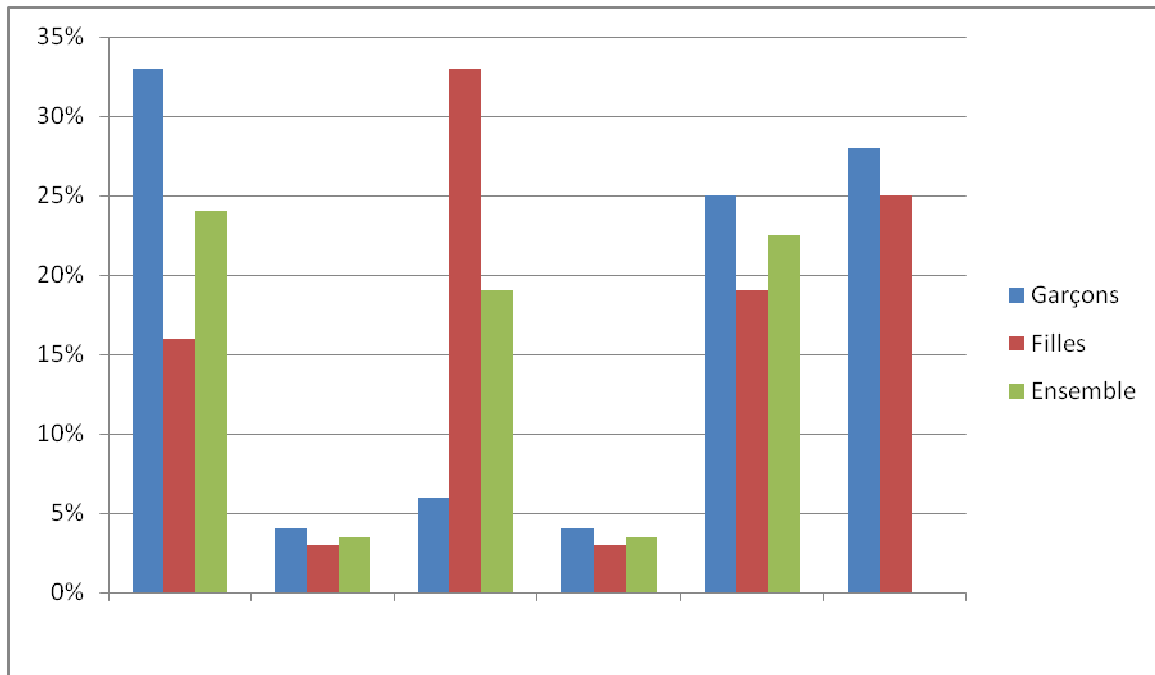
Concernant leurs moyens de déplacement le marche à pied constitue 73% des déplacements en jour ouvrable des personnes de 14 ans et plus. Il en découle une proportion de déplacements mécanisés de 1 sur 3 pour les hommes de 14 ans et plus, et de 1 sur 5 pour les femmes de 14 ans et plus.

⁷Graphique 3 : Motifs des déplacements chez les 14 ans et plus (jours ouvrables ; EMSUT-2001)



⁷ Graphique tiré du document Projet de rapport définitif - Plan de Développement Urbain- horizon 2015

Graphique 4 : Motifs des déplacements chez les 14 ans et plus (jours de week-end ; EMSUT-2001)



I-7- La répartition des déplacements selon le mode de transport

Au niveau de la répartition modale des trajets de déplacement mécanisés, en jour ouvrable, l'ensemble autobus/cars occupe le premier rang avec 67,5% de la demande, suivi dans l'ordre par les taxis avec un pourcentage de 17,5%, la voiture particulière avec 10,2%, les deux roues avec 3,7%, les véhicules de ramassage avec 1%, l'ensemble hippomobiles avec 0,7% et les autres modes constituant 0,5%.

La longueur moyenne des déplacements motorisés est estimée à 5,6 kilomètre alors que les déplacements à pied se font sur une distance moyenne d'environ 1,5 kilomètre.

Tableau 6 : Longueur moyenne des déplacements (jour ouvrable)

Groupe des déplacements		Longueur moyenne en km
Tous modes	Intra zones seulement	1,4
	Inter zones seulement	5,3
Tous		2,2
Motorisé	Intra zones seulement	1,6
	Inter zones seulement	6,2
	Tous	5,6
Marche à pied	Intra zones seulement	1,4
	Inter zones seulement	3,2
	Tous	1,5

Source : PDUD- Projet de rapport définitif

En considérant l'ensemble des déplacements (tous modes), pour un jour ouvré, les déplacements internes dans les zones de mobilité représentent 67,8% du total des déplacements (1 783 722 sur 2 631 790 déplacements quotidiens). Cette forte proportion est certainement due à la part très importante de la marche à pied, surtout dans les déplacements de proximité.

Par contre, l'analyse de la matrice Origine-Destination des déplacements mécanisés révèle une prééminence des flux entre les zones différentes (597 620 sur environ 716 019 déplacements) sur ceux qui déroulent à l'intérieur d'une même zone qui ne représente que quelque 16% des déplacements urbains dans Dakar. Les mêmes proportions sont également observées pour ce qui concerne les déplacements motorisés (586 989 déplacements entre zones différentes sur un total de 697 515 déplacements, soit 84,2%).

I-8 localisation spatiale des flux de déplacements

I-8-1- Les zones à fort taux de déplacements internes

Elles sont caractérisées par de fortes disparités. Ainsi, 18 zones de mobilités concentrent 90% des déplacements internes et 12 d'entre elles regroupent les trois quarts de ces échanges. Ces 12 zones sont :

- Grand Yoff, Plateau Sud et Thiaroye-Yeumbeul, avec 25% des échanges internes
- Parcelles Assainies, Ngor-Yoff et Guédiawaye centre (25%)
- Médina, Mermoz-Liberté, Sébikotane, Dagoudane ouest, Malika –Keur Massar et Colobane-Fass (25%)

Si l'on considère les déplacements urbains tous modes en jour ouvré, on peut remarquer que 6 zones de mobilités sur 37, enregistre un chiffre de déplacements internes supérieurs à 100 000 unités par jour. C'est le cas de la Médina avec 134 107 déplacements, de Grand Yoff (114 304), des Parcelles Assainies (110 201), de Guédiawaye centre (152 513), de Thiaroye-Yeumbeul (134 638) et de Sébikotane (164 256). On notera que Guédiawaye Est avec 133 481 toutes directions confondues et Thiaroye-Yeumbeul avec 253 173 présentent des taux de marche à pied très important atteignant 50% de la voire plus des flux enregistrés.

Toutes ces zones de mobilité présentent la particularité d'être des zones d'habitation qui bénéficie des infrastructures et équipements urbains de bases comme les marchés et commerces de proximité, les écoles, les services de santé, d'eau, d'électricité, ...). Mis à part le Plateau Sud et Colobane Fass, ce sont de vastes aires avec de longues distances, nécessitant souvent des moyens de transport mécanisés. Cependant, il existe de bonnes opportunités de transport dues à la multiplicité de l'offre de services informels (cars rapides, taxis collectifs et clandestins) avec des tarifs variant entre 50 et 100 FCFA le trajet.

Ces déplacements intra-zones représentent 32,94% des déplacements tous modes dans Dakar et 38,03% des déplacements émis et reçus par les 6 zones de mobilités.

C'est dire l'importance des déplacements internes aux zones de mobilités dans les flux de déplacements qu'elles enregistrent. Par contre, si on se limite aux seuls déplacements motorisés urbains, le Plateau Sud est après Grand Yoff le plus grand pôle de déplacements internes avec 11 784 contre 13 491 déplacements internes pour Grand Yoff qui est une zone de transit. Ce qui confirme bien la place prépondérante des déplacements motorisés dans et vers le centre ville.

En effet le Plateau Sud se distingue par la disponibilité de moyens, souvent individuels chez des résidents dont la majorité travail dans la zone environnante siège des grands services de l'Etat et des représentants des entreprises privées.

Mais la localisation géographique de la majorité de ces zones situées entre la périphérie et le Plateau, au delà de l'intensité des flux internes qu'elle génère, pose un problème évident de fluidité de la circulation dans ces secteurs de la ville.

I-9- L'offre de transport urbain

L'offre de transport regroupe l'ensemble des moyens qui sont mis en œuvre soit par les pouvoirs publics ou par des structures privées pour permettre le déplacement des populations. L'offre de transport est composée de l'espace, des modes et moyens de transport (matériel roulant), des infrastructures et des règles de transport.

A Dakar, il s'agit principalement du réseau routier et de la voie ferrée. Il est difficile de quantifier l'offre de transport à Dakar surtout lorsqu'il s'agit d'estimer le nombre de véhicules présent à Dakar puisqu'une partie non négligeable des véhicules ne sont pas répertoriés et travail dans l'informel.

I-9-1- Le matériel roulant

I-9-2- Les modes et moyens de transport motorisés

I-9-2-1- Le parc automobile

La région de Dakar, capitale du Sénégal dispose de la plus grande partie du parc automobile du Sénégal soit près de 80% du parc national.

Le nombre de véhicules recensés dans Dakar est passé de 120 000 à 170 000 entre 2002 et 2006. Aujourd'hui, il est composé d'environ 182 600 véhicules dont 55% ont plus de 15 ans et 5% ont moins de 3 ans

La vieillesse du parc automobile a incité les autorités à empêcher l'importation de véhicules de plus de 5 ans tout en essayant de faire remplacer le parc de cars rapides par de nouveaux minibus d'AFTU. D'après la DTT, sur les 249 053 véhicules recensés au Sénégal, 55,73% ne sont plus adaptés à circuler.

La région de Dakar englobe en son sein plusieurs moyens de transport :

I-9-2-2- Les cars rapides, « Ndiaga Ndiaye » et les AFTU

La grande majorité de l'offre de transport collectif est assurée par les cars rapides, les « Ndiaga Ndiaye » dont les importances dans le transport ne sont plus à démontrer.

Les cars rapides sont des véhicules de types Renault SG2 aménagés pour le transport en commun. Ils offrent des capacités de 19 à 22 places assises. Ils sont de couleurs jaune et bleu.

Les « Ndiaga Ndiaye » sont de marque Mercedes. Ils ont une capacité de 38 à 42 places et sont revêtus de couleur blanche en général. Le parc des cars rapides et des « Ndiaga Ndiaye » est très difficile à établir du au fait de leur exploitation informelle. Cependant on estime leur nombre entre à 2 500 à 3 000 unités. Les bus TATA, appelés aussi « SENBUS » de AFTU qui ont une capacité de 32 places.

L'AFTU est une association regroupant des groupes d'intérêts économiques (⁸GIE) dont le rôle est de financer les transports urbains à Dakar. L'association dispose de 505 minibus qui font des rotations entre Dakar et sa banlieue.

Le réseau des cars rapides, « Ndiaga Ndiaye » et TATA dispose de 26 lignes d'exploitation et assure environ 66% des déplacements motorisés.

I-9-2-3- Les véhicules particuliers (VP)

Le parc de véhicules particuliers est estimé à 161 000 unités pour la région de Dakar. Il est composé de Dakar d'environ 89% de voitures d'occasions et 11% de voitures neuves. Sur les deux dernières années, c'est en moyenne 60 voitures qui sont immatriculées par jour. Les voitures particulières assurent jusqu'à 10% des déplacements motorisés.

I-9-2-4- Les bus Dakar Dem Dikk

La société Dakar Dem Dikk est une société privée de transport urbain au capital de 1 500 000 000 FCFA qui a débuté ses activités d'exploitation le 1^{er} janvier 2001 dans un contexte socio-économique difficile. Elle évolue dans un contexte favorable mais doit s'imposer comme le souhaiterait les autorités pour répondre aux besoins des populations. Elle assure jusqu'à 5% des déplacements motorisés dans l'agglomération dakaroise. Le réseau

⁸ Groupement d'Intérêt Economique

Dakar Dem Dikk est composé de 887 arrêts pour 19 lignes. Son parc est composé de 410 bus de marque Volvo et TATA.

I-9-2-5- Les taxis urbains

Ce sont des véhicules de type voiture particulière affectée au transport public de personnes. Il offre 5 places voyageurs dont celle du chauffeur. Nous pouvons distinguer :

- Les taxis à compteur, de couleur jaunes noires qui opèrent dans l'agglomération dakaroise.
- Les taxis de banlieue caractérisés de couleur vert et blanc communément appelé « clandos » et qui effectuent des dessertes à la périphérie de l'agglomération.

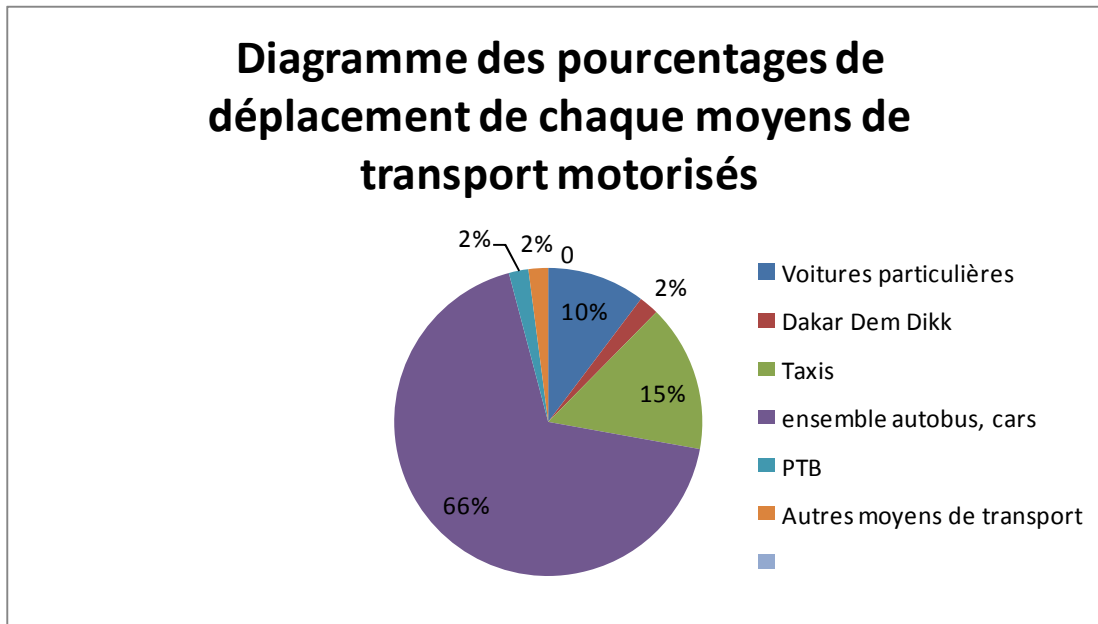
L'ensemble des taxis assure environ 15% des déplacements motorisés.

I-9-2-6 Le petit train de Banlieue (PTB) Depuis la mise en place de la société TRANSRAIL en juillet 2003, le Petit Train de Banlieue exploité par la Société Nationale des Chemins de Fer du Sénégal (SNCF) assure le trafic entre Dakar et Rufisque. Il effectue -32 rotations avec en moyenne 25 200 passagers par jour seulement.

En effet, le transport ferroviaire assure seulement 2% des déplacements motorisés ce qui est très faible pour ce type de transport qui est un transport de masse.

Son parc d'exploitation est actuellement composé de cinq rames de six voitures chacune. Les fréquences sont d'un train toutes les vingt cinq minutes entre 6 heures et 11 heures du matin et le soir entre 16 heures 30 et 20 heures.

⁹**Graphique 5** : Diagramme des pourcentages de déplacement de chaque moyen de transport motorisé.



I-9-3- Les moyens de transport non motorisés

I-9-3-1- Les « pousse-pousse »

Ils sont utilisés pour le transport et la distribution de marchandises aux alentours des centres d'activités économiques. Leur présence anarchique sur la voie publique perturbe la fluidité du trafic des véhicules motorisés.

I-9-3-2- Les véhicules à marche lente

Ce sont les calèches et les charrettes qui sont souvent utilisés pour des marchandises et des personnes. Cependant, ils sont de moins en moins présents dans la commune de Dakar.

⁹ Diagramme tiré du document Projet de rapport de définitif- Plan de Développement Urbain- horizon 2015

Chapitre II : Analyse du contexte régional et local

Le caractère particulier de l'agglomération dakaroise, la nature de son site quasi-insulaire, 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), recommandent fortement que toutes études soient menées dans un cadre de concertation.

Le développement des établissements humains nécessite l'urbanisation de nouvelles infrastructures et les activités. Les besoins en espace sont chaque jour plus importants parce que non seulement les besoins par habitant augmentent, mais aussi parce que le taux de croissance de la population urbaine, notamment dans la région de Dakar est très élevé. On peut donc dire sans risque d'erreur, que, pour l'ensemble du pays et dans les deux prochaines décennies, l'urbanisation touchera la moitié de la population.

En effet, avec près du tiers de la population nationale, la région concentre l'essentiel des services administratifs nationaux, du commerce de gros, des banques et des activités.

Cette macrocéphalie urbaine au Sénégal s'observe à travers le déséquilibre entre la presqu'île du Cap-Vert et le reste du territoire et complexifie les problèmes liés au transport des biens et des personnes, à la collecte et au traitement des déchets solides et liquides, à la distribution de l'eau, de l'électricité et à la réparation des grands équipements.

Aucune ville de l'intérieur n'est en mesure de la concurrencer, tant au niveau de la démographie, que celui des services publics, des équipements, et des activités. Cette primauté, elle le doit à l'accaparement progressif des activités autrefois réparties en divers points du pays. En effet, Dakar est devenue le siège du gouvernement et concentre en même temps l'essentiel des établissements commerciaux et financiers, des industries, des infrastructures et équipements de base, etc.

II-2- démographie de la région de Dakar

De toutes les agglomérations urbaines de la zone occidentale du pays, c'est la région de Dakar qui est la plus densément peuplée : sur un territoire qui représente 0,28% de la superficie du pays, elle concentrait en 2002 2 267 357 habitants, soit 22,8% de la population sénégalaise. Ces données sont inférieures aux estimations basées sur le recensement de 1988, qui prévoyait pour 2001 une population de 2 411 528 habitants, avec une part équivalente à 24,6% de la population totale du Sénégal.

Le taux moyen annuel de croissance de la population sur la période 1988 à 2003 a été de 2,5% pour l'ensemble de la région de Dakar comparé à un taux national de 2,4% par an. Ce taux est significativement inférieur à celui utilisé jusqu'à récemment dans les documents officiels (3,3%).

La répartition de la population selon l'âge et le sexe pour la région de Dakar présente une structure pyramidale dont la base est moins élargie que celle de l'ensemble de la population du pays, telle qu'obtenue lors des enquêtes démographiques effectuées dans le passé. On pourrait avancer que cette différence pourrait être le fait d'un certain clivage entre les modes de vie des populations urbaines et rurales.

Les femmes constituent 50,45% de la population dakaroise comparée à 49,55%, d'hommes. Les jeunes de moins de 20 ans constituent près de 50% de la population. Tel que décrit dans le diagnostic du plan directeur d'urbanisme de la région de Dakar pour l'horizon 2025, les mouvements migratoires qui affectent la région sont relativement complexe ; navétanes hivernage et saison touristique génèrent des déplacements saisonniers, temporaires et bidirectionnels entre la ville et la campagne, et qui sont de plus en plus sujets aux fluctuations des conditions climatiques (sécheresse) et économique (politique des produits agricoles, commercialisation de la production, etc.).

Ainsi, la nature de ces déplacements fait en sorte que la migration vers Dakar se fait en plusieurs étapes, toutes réversibles, tendant à maintenir en ville une population flottante importante, attachée à garder un caractère provisoire à son installation en ville. Chaque ménage dakarois accueille en moyenne 25% de passagers, notamment dans les quartiers d'accueils des migrants (quartiers d'habitants spontanés).

Lorsque les migrants parviennent à trouver un emploi stable en ville, ces migrations peuvent alors être définitives.

Toutefois, les enquêtes réalisées dans le cadre d'une étude publiée en mai 2004 par la Direction de la Prévision et de la Statistique concernant l'emploi, le chômage et les conditions d'activités dans l'agglomération de Dakar, indique que le phénomène de migration vers Dakar essentiellement d'origine urbaine et non le fait d'un exode rural massif né d'une détérioration des conditions de vie de ruraux et de mauvaises performances d'une agriculture stagnante selon la DPS. Selon cette enquête, seulement trois migrants sur dix proviennent du milieu rural, un sur dix de l'étranger, tandis que les six restants proviennent soit d'une commune chef lieu de département, d'une autre commune ou d'une capitale régionale. Ce constat contraste avec les assertions généralement véhiculées à l'effet que ces migrations sont essentiellement d'origine rurale.

Quelle que soit son origine, il n'en demeure pas moins que ce phénomène migratoire est transcendant en raison de la problématique qu'il génère au niveau de l'urbanisation, de l'accès aux services urbains de bases, du transport collectif et de l'emploi.

Selon les données du Ministère de l'économie et des finances, la répartition de la population de l'agglomération de Dakar par département (résultats provisoires du recensement de 2002) est la suivante :

Tableau 7: Population selon les départements

Année 2002		
Dakar	955 897	42,2%
Pikine	768 826	33,9%
Guédiawaye	259 370	11,4%
Rufisque	143 281	6,3%
Bargny	36 516	1,6%
Sébikotane	18 582	0,8%
Yéne	31 971	1,4%
Sangalcam	43 015	1,9%
Diamniadio	10 898	0,5%

Source : PDUD- Projet de rapport définitif

Le recensement de 2002 a permis de constater que la densité moyenne d'occupation du département de Dakar est environ 16% supérieure aux projections du Livre Blanc du PDU, alors que celle de Pikine est environ 18% inférieure. Cette variation est encore plus surprenante en ce qui concerne Guédiawaye, où l'on observe une diminution de l'ordre de 60% par rapport aux projections.

II-3- urbanisation de la région de Dakar

La population de Dakar est essentiellement urbaine, 97% en 2005. La population rurale, concentrée dans les communautés rurales de Sangalcam et de Yéne (3% de la population régionale) est entièrement localisée dans le département de Rufisque.

II-4- industrialisation dans la région de Dakar

La région de Dakar est incontestablement le moteur de l'économie Sénégalaise. Et l'industrie qui est l'un des secteurs les plus actifs tire l'évolution du système économique,

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

comme le montrent les différentes statistiques industrielles (CUCI/DPS, Direction de l'Industrie, le Recensement des Activités Industrielles 1992-1995 / P.M CONSEILS). Elles font ressortir nettement le poids considérable de la région de Dakar, qui concentre plus de :

- ¹⁰87% du nombre des entreprises recensées ;
- 75% de leur Chiffre d'Affaires
- 71% de leur Valeur Ajoutée
- 71% des Effectifs

II-4-1 Répartition spatiale des industries dans la région de Dakar

En 2005, on dénombrait près de 3 500 entreprises sur le territoire national et la région de Dakar totalisait à elle seule 3 253 (soit plus de 90% du total). Le département de Dakar couvrait 89% des entreprises nationales et 95% du totale de la région, avec une densité de plus de trois entreprises au kilomètre carré, en moyenne régionale d'une entreprise au kilomètre carré et quasi nulle au niveau national.

Département	Superficie		Population			Industries		
	Km2	%	Effectif	Densité	%	Nbr	Densité ‰	%
DAKAR	78,7	14,3	1 025 077	13 075	42,04	3120	3,04‰	95,9
GUEDEAWAYE	12,9	2,3	278 507	21 758	11,42	27	0,01‰	0,8
PIKINE	86,7	15,8	828 748	9 559	34,0	44	0,05‰	1,4
RUFISQUE	371,7	67,6	305 822	823	12,54	62	0,2‰	1,9
TOTALE REGION	550	100	2 438 154	4 436	100	3253	1,33‰	10

Tableau 8 : Répartition de la population et des industries dans Dakar en 2005

Source: CUCI / ANSD

¹⁰ Données tirées du document Situation économique et sociale de la région de Dakar/ Edition 2006

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

Le département de Dakar, avec une superficie de 78,7 km², soit 14% de la superficie régionale et 0,04% de celle du Sénégal, abrite :

- 85% des entreprises du Sénégal
- 96% des entreprises de la région

Cette situation longtemps observée persiste toujours. Aussi, il est imminent de dynamiser les politiques économiques et sociales de déconcentration des structures industrielles.

Le département de Rufisque, couvrant la zone rurale (371,7 km² de superficie), avec une densité de population de 823 habitants au km² et une densité de 0,2‰ entreprise industrielle au km², demeure le site le plus approprié de la région de Dakar pour accueillir une nouvelle zone industrielle.

Les usines sont essentiellement implantées dans :

- Les zones industrielles (SODIDA, Zone Franche Industrielle)
- Le long du ¹¹BCCD
- Le long de la Route de Rufisque
- Le long de la ¹²RN1
- Aux quais de pêche
- La commune d'arrondissement de Dakar Plateau

II-4-2 les tendances du secteur

L'évolution tendancielle du système industrielle dépend principalement de quelques hypothèses, mécanismes et acteurs qui les sous tendent :

- Une croissance démographique très rapide ;

¹¹ Boulevard du Centenaire de la Commune de Dakar

¹² Route Nationale 1

- Une forte immigration ;
- Une distorsion entre la production et la consommation ;
- Un résultat d'exploitation satisfaisant, mais non soutenu ;
- Une croissance soutenue des investissements.

II-5- Les infrastructures de transports à Dakar

Sortie depuis les années 50 de ses limites coloniales, naguère circonscrites dans la presqu'île (Plateau, Grand Dakar), Dakar s'étend aujourd'hui sur une immense banlieue en éventail, de Ngor à Bargny soit près de 90% du territoire régional qui abrite 98% de la population régionale.

Ce site met en exergue la situation excentrée et l'isolement de la ville de Dakar dans l'agglomération urbaine et par rapport au reste du pays. L'agglomération dakaroise juxtapose une vaste espace résidentiel et un domaine industriel, commercial et de services.

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

Au total, l'organisation de l'espace donne deux pôles de flux pendulaires constitués d'une part de la proche banlieue (villages traditionnels : Ouakam, Ngor, Yoff, Cambéréne et Hann) sous la pression des domaines militaires et de l'espace aéroportuaire et de ses villes dortoirs et d'autre part, des secteurs économiques et une aire de transit obligé constituée par des quartiers centraux comme Colobane, Grand Dakar, Médina, etc.).

II-5-1 Les infrastructures de transports urbains

Le secteur du transport rencontre de grosses difficultés depuis un certain nombre d'années (engorgement, dissolution de la ¹³SOTRAC) et la circulation reste caractérisée par un fort désagrément aux heures de pointes ; malgré la création de DAKAR DEM DIKK.

¹³ Société des Transports du Cap Vert

La région concentre environ 70% du parc total du transport routiers de voyageurs et de la Division Régionale des Transports de Dakar immatriculent entre 100 et 120 véhicules par jour.

La région de Dakar est une presqu'île bâtie sous la forme d'entonnoir qui a façonné les réseaux de transport.

Outre un réseau de transport routier dominant, une ligne de chemin de fer et des gares routières de voyageurs constituent l'essentiel des infrastructures de transport urbain dans l'agglomération de Dakar.

A cela s'ajoute un aéroport de dimension internationale, reliant Dakar et le reste du pays, Dakar et le monde, un port à rayonnement sous- régional et mondial, classé parmi les premiers d'Afrique.

II-5-2- Le réseau routier

La région de Dakar dispose d'un réseau routier bitumé de 960 kilomètres qui se compose d'une voirie classée gérée par la Direction des Travaux Publics, d'un réseau communal géré par les collectivités locales et d'une voirie à la charge des sociétés immobilières (SICAP, SNHLM, SCAT-URBAM, etc.).

Ce réseau de voirie présente un certain nombre de caractéristiques. Il est dense et inégalement répartie.

Il est réparti comme suit :

Sept (7) pénétrantes Nord-Sud qui convergent vers Plateau :

- La route de la Corniche Ouest
- L'avenue Cheikh Anta Diop
- L'avenue Blaise Diagne
- Le boulevard Général De Gaulle
- L'autoroute prolongée

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

- Le Boulevard du Centenaire de la Commune
- La Voie de dégagement Nord

Trois rocades Ouest-Est :

- L'avenue Bourguiba et la route du Front de Terre
- La rocade Fann-Bel Air
- L'avenue Malick Sy

Ces voies drainent plus de vingt cinq mille (25 000) véhicules par jour dépassant 50% de leur capacité journalière.

La densité au niveau des carrefours est un fait à relever :

- Madeleines
- Pape Gueye Fall- Faidherbe
- Cynos
- Bourguiba-Rue 13
- Bourguiba-Front de Terre
- Front de Terre-Route de Rufisque

La circulation y dépasse trente mille (30 000) véhicules par jour.

En plus de ces voies précitées, le reste du réseau est composé de :

- La route des Niayes qui dessert les Parcelles Assainies, Guédiawaye, Pikine et Thiaroye
- La route desservant Pikine à partir de la route de Rufisque, continuant vers Malika, Keur Massar puis Rufisque
- La route de Keur Massar, Niakoul-Rap, Sangalcam
- La route de Patte d'Oie à Pikine

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

- La route de Rufisque vers Thiès
- La route de Sangalcam, Keur Ndiaye Lo, Bayakh, Kayar
- La route desservant Yoff, l'aéroport, Ngor et Ouakam
- La route Diamniadio, Dougar, Yéne, Toubab Dialaw

Le décret 74-710 du 19 juillet 1974 classe le réseau en quatre (4) catégories :

- Les routes nationales (RN1 de la région de Dakar)
- Les régionales (R10)
- Les routes départementales (D100 à D106)
- Les voies urbaines à grandes circulation (VU)
 - VU100 à V124 pour Dakar
 - VU190 à VU191 pour Rufisque
- ✓ Tally Boubess, Tally Boumack, Icotaf, pour Pikine

Un autre décret en projet complète le répertoire des voies non existantes lors de l'élaboration du décret.

II-5-3- Les contraintes du transport

Le caractère dense de la circulation à Dakar est à nombreuses contraintes dont on peut citer quelques uns :

- Forte croissance démographique (2,5% par an)
- Des distances de plus en plus longues entre les lieux de travail et les zones d'habitation conséquence de l'urbanisme accéléré ;
- Incapacité des entreprises de transport collectif à répondre efficacement à une demande de plus en plus forte ;

- Inadaptation des infrastructures routières et ferroviaires à cause de la vétusté de la vétusté et de la surcharge des réseaux ;
- Problèmes de renouvellement progressif du parc de cars collectifs déjà très vétuste.

II-5-4- Le parc automobile et les effectifs :

La région de Dakar concentre plus de 70% du parc national du transport routier de voyageurs et la Division Régionale des Transports de Dakar immatricule entre 100 et 120 véhicules par jour. Les véhicules spéciaux à usages industriel et divers sont à totalités concentrés à Dakar, à cause de la forte concentration des activités industrielles et des grands travaux de la ¹⁴BTP de la région.

Tableau 9 : Répartition des véhicules par genre dans la région de Dakar en 2006

GENRE DE VEHICULES	DAKAR (1)
Autocar	8 647
Camion	7 191
Camionnette	19 951
Motocycle	2 075
Véhicule très spécial matériel incendie	4
Quadricycle	220
Remorque	54
Semi remorque	5 599
Tricycle	53
Tracteur	4 793

¹⁴ Bâtiment Travaux Publics

Véhicule très spécial à usage agricole	9
Véhicule très spécial divers	10
Véhicule très spécial à usage industriel	251
Vélocycle	5 672
Voiture particulière	133 600
Véhicule très spécial à usage sanitaire	161
Véhicule très spécial de transport	3 407
Indéterminé (erreur)	85
TOTAL	191 782

Source : Situation économique et sociale de la région de Dakar- année 2006/ SRSD DAKAR

II-5-5- Les principales gares routières

On peut distinguer les gares urbaines et les gares interurbaines. Une gare routière est dite urbaine si les déplacements assurés par les moyens de transport qu'elle accueille, sont limités à l'intérieure de la ville. Nous en distinguons deux principales dans la commune de Dakar :

- ✓ La gare Lat.-Dior, située derrière le ministère des transports, et est créée en 1995 sur 8 100 m² et qui a une capacité d'accueil d'une cinquantaine de véhicules.
- ✓ La gare de Petersen de 41 948 m², située sur l'avenue Faidherbe qui peut recevoir jusqu'à 250 véhicules.

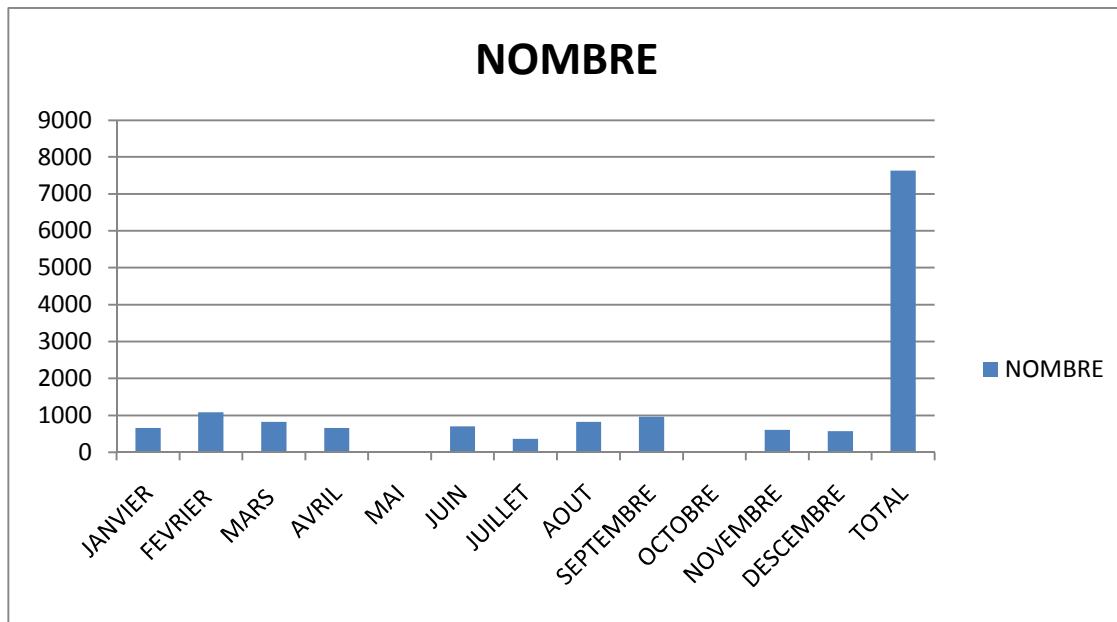
La gare routière interurbaine est une gare où on trouve des véhicules assurant des liaisons entre deux ou plusieurs villes. Il en existe une seule au centre ville :

- La gare routière de « Pompiers » d'environ 16 250 m² ayant une capacité de près de 1500 véhicules et située à côté de la caserne des sapeurs pompiers sur l'avenue Malick Sy.

II-5-6- Le transport ferroviaire

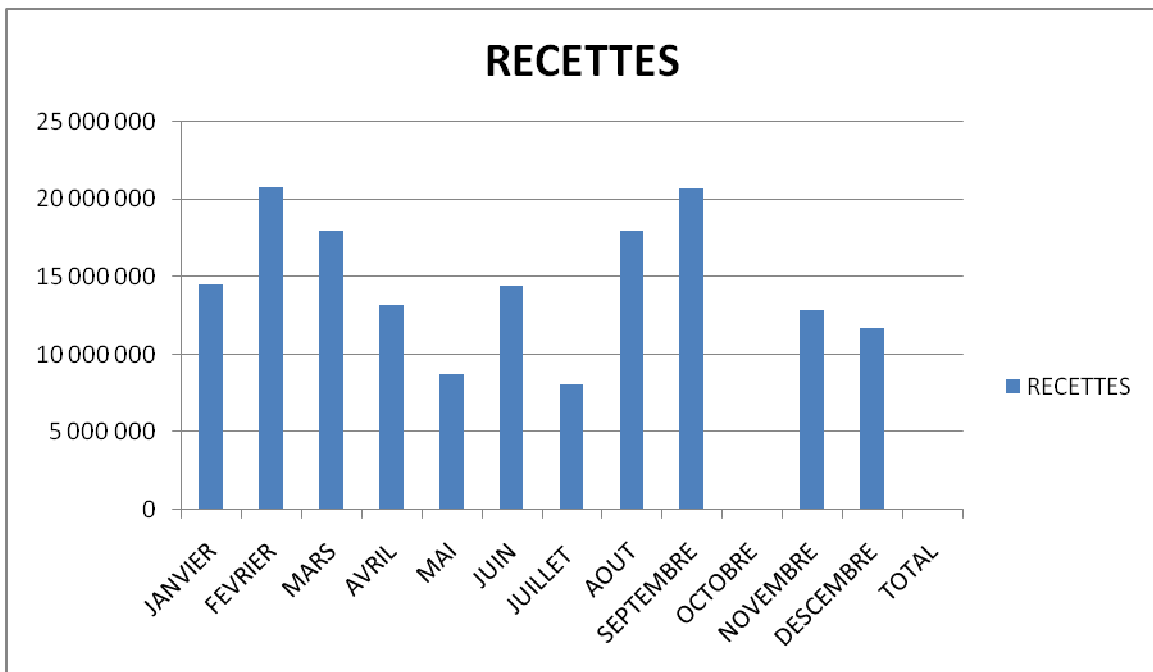
Les transports ferroviaires de voyageurs et de marchandises étaient assurés, jusqu'en octobre 2003 par la Société Nationale des Chemins de Fer du Sénégal (SNCS). Depuis la privatisation de la SNCS en novembre 2003, la nouvelle société TRANSRAIL S.A assure le transport international de marchandises. Le trafic de voyageurs en banlieue est dévolu à la société le Petit Train de Banlieue (PTB S.A).

15 Diagramme du nombre de voyageurs par mois en 2006



Source : TRANSRAIL S.A

Diagramme des recettes par mois apportés par les voyageurs en 2006



Source : TRANSRAIL S.A

¹⁵ Document tiré du document Situation Economique et Sociale de La Région de Dakar- 2006

II-6- Les dysfonctionnements dans le secteur des transports

II-6-1- Les dysfonctionnements au niveau de la circulation des piétons et des cyclistes

Les piétons et les cyclistes rencontrent d'énormes difficultés de déplacement au niveau des artères de la capitale urbaine.

Parmi ces dysfonctionnements on peut citer :

- ✓ Il existe une seule institution qui porte un regard d'ensemble sur la marche du pied et l'usage du vélo dans l'agglomération qui est la ¹⁶DPEVU
- ✓ L'état actuel de l'aménagement des pistes piétonnes comprend quelques pistes en service déjà aménagées et d'autres ouvertes pas encore aménagées. La plupart de ses pistes sont mixtes c'est-à-dire qu'elles sont partagées par les piétons et les cyclistes
- ✓ La piste mixte (piétonne et cyclable) sur l'corniche ouest de Dakar vient de disparaître dans le cadre des travaux lancés par l'ANOCI pour l'élargissement et le réaménagement de cet axe
- ✓ Le réseau piétonnier actuel n'offre pas une desserte adéquate pour l'ensemble des équipements générateurs de déplacements à pied (lycées, parcs, plages, centres sportifs et de loisirs, etc.) et souffre d'un manque d'interconnexion aux réseaux des autres modes de déplacements.
- ✓ Il est noté aussi une insuffisance ou inadéquation des ouvrages dédiés aux piétons pour le franchissement des voies rapides de circulation automobile.
- ✓ Une forte absence de trottoirs le long de certaines voies de circulation automobile.
- ✓ Une mauvaise configuration ou mauvais état des trottoirs existant (largeur insuffisante, état de dégradation avancée, ensablement et inondation des voies de circulation.

¹⁶ Direction des Paysages et des Espaces Verts

- ✓ L'occupation illégale des trottoirs par le stationnement anarchique, les marchands et les autres riverains.
- ✓ Des lacunes au niveau de la signalisation horizontale et verticale pour sécuriser les traversées de piétons.
- ✓ Une insuffisance ou absence des phases réservées aux piétons dans la programmation des cycles de feux de circulation.
- ✓ Un manque de courtoisie des conducteurs notamment aux carrefours ;
- ✓ Une absence d'assistance des brigadiers aux environs des écoles et autres générateurs de forts débits de trafic piétonnier ;
- ✓ Une imprudence, voire un manque de discipline des piétons eux-mêmes, ce qui engendre des réactions hostiles à leur égard de la part des autres usagers de la route ;
- ✓ Un inconfort dû à la chaleur qui règne la plupart du temps et le manque d'ombre le long des itinéraires des piétonniers ;
- ✓ Les piétonniers peuvent être menacés d'agression et vandalisme notamment le long des itinéraires de marche non éclairés ou difficiles à surveiller par les agents de sécurité. Les femmes sont particulièrement vulnérables à cet effet.
- ✓ Le vélo est à peine visible dans l'agglomération de Dakar et son utilisation semble limitée à une vocation récréative et ou sportive.
- ✓ Les cyclistes qui s'aventurent au milieu du trafic urbain s'exposent à des risques importants de collision.
- ✓ Une absence de réseau continu de pistes cyclables.
- ✓ Une absence de stationnements équipés dédiés aux vélos.
- ✓ Le non respect des règles de sécurité par les cyclistes (casque protecteur, réflecteur de lumière, rétroviseurs, klaxons, etc.)
- ✓ La violation des règles de circulation routière par les cyclistes (priorité, signalement des mouvements...)

II-6-2- Les dysfonctionnements au niveau de véhicules de transport en commun

Le transport en commun occupe la première place au niveau des déplacements motorisés des dakarois de tous âges et ce, malgré une qualité de service globalement insuffisante à plusieurs points de vue (disponibilité, confort, rapidité, sécurité, etc.). Il est clair que ce mode de transport bénéficie largement de la clientèle captive qui y recourt par manque d'alternatives plutôt que par choix.

II-6-3- Les dysfonctionnements au niveau du Petit Train de Banlieue

Les dysfonctionnements constatés au niveau du Petit Train de Banlieue sont les suivants :

- ✓ Le tracé de la ligne du train PTB présente la particularité de s'inscrire dans l'axe des flux pendulaires constituant une forte proportion de la mobilité urbaine dans l'agglomération de Dakar en plus de donner accès direct au centre d'affaires du Plateau.
- Par faute d'équipements adéquats, le PTB n'a jamais atteint les objectifs visés par les planificateurs depuis sa création.
- ✓ Pour l'année 2004, les statistiques d'exploitation du PTB indiquent une clientèle quotidienne d'environ 25 000 passagers.
- ✓ Le service PTB est offert seulement pendant les périodes de pointe de jours ouvrés (6 heures à 10 heures et de 16 heures à 20 heures). Le samedi matin seulement un service réduit est offert, alors que les trains ne circulent pas les samedis après-midi, les dimanches et jours fériés.
- ✓ Les intervalles de services sont de 15 à 30 minutes sur la première section (Dakar-Thiaroye) et de 30 minutes à peu près de 2 heures sur la deuxième section (Rufisque-Thiaroye).
- ✓ Le tarif moyen d'un déplacement à bord du PTB se situe entre 128 FCFA (déterminé lors de l'enquête EMSUT-2000) et de 113 FCFA (estimé par le PTB)

II-6-4- Les dysfonctionnements au niveau des autobus de Dakar Dem Dikk (DDD) :

Le réseau des autobus Dakar Dem Dikk est en cours de restauration dans le cadre de la relance de la société. La convention récemment signée avec le CETUD (Centre Exécutif des Transports Urbains de Dakar) prévoit un périmètre de concession totalisant 21 lignes correspondant à 645 kilomètres d'itinéraires.

La longueur moyenne des bus du réseau DDD varie entre 2,7 et 35,4 km. L'âge moyen des véhicules de la société DDD était de 19 ans en 2001. Toutefois, ce parc subit un important rajeunissement avec l'acquisition depuis 2005 d'un grand nombre de véhicules neufs de l'Inde et de la Suède.

La clientèle transportée par jour a connu une baisse importante au cours des dernières années passant de 50 305 passagers en 2002 à seulement 17 762 en 2004. Cette baisse s'explique par une réduction de l'activité avec une moyenne de 21 014 kilomètres par jour en 2002 contre 9 771 en 2004.

Le coût moyen d'un déplacement à bord des autobus DDD est estimé à 163 FCFA (recette moyenne).

Les vitesses commerciales actuelles des autobus DDD sont faibles durant les heures de pointes, notamment le long des axes fortement achalandés (minimales de 5,6 kilomètres par heure et 15 kilomètres en heure de pointe sur la route du Front de Terre et de l'avenue Blaise Diagne, respectivement).

Les intervalles visés dans le programme de relance des dessertes DDD varient de 8 à 15 minutes en période de pointe et de 10 à 15 minutes en période hors pointe.

La DDD fait face aux embouteillages de la circulation et à l'occupation irrégulière de ses terminus et arrêts par les autres usagers de l'espace public.

Dès les premiers mois de mise en service des nouveaux bus acquis par DDD, la société a connu une remontée significative de sa clientèle. En effet, la baisse vertigineuse observée depuis 2002 (voir tableau ci-dessous) a été totalement renversée en quelques mois.

Tableau 10 : Statistiques d'exploitation (autobus DDD)

Année	Passagers transportés Jour moyen	Kilométrage Jour moyen	Recette(FCFA) Jour moyen
2002	50 305	21 014	8 246 505
2003	32 193	13 976	5 234 828
2004	17 762	9 771	2 906 996

Source : PDUD- Projet de rapport définitif

II-6-5- Les dysfonctionnements des cars rapides

Les cars rapides détiennent la plus importante part du marché des déplacements motorisés dans la région de Dakar aussi bien chez les adultes que chez les jeunes. Le nombre de lignes composant le réseau des cars rapides n'est pas connu avec précision. Alors qu'un inventaire datant de 1999 fait état de 11 lignes dont trois ayant deux itinéraires selon la période de la journée, un plan produit en 2002 sur la base du plan de réorganisation des transports en communs 26 lignes d'exploitation d'une longueur variant entre 3 à 30 kilomètres (aller simple).

Le coût moyen d'un déplacement calculé sur la base de l'enquête EMSUT-2000 s'établit à 137 FCFA pour les « Ndiaga Ndiaye » et à 99 FCFA pour les autres cars rapides.

Les efforts en cours pour organiser les transports en commun ont conduit à la création d'une douzaine de GIE de cars rapides impliqués en plus de celui de DDD et celui des taxis. Cinq GIE de cars rapides, déjà impliqués dans le programme de renouvellement du parc de véhicules avec le CETUD, se verront bientôt octroyer les concessions de six lignes d'exploitation.

Les vitesses commerciales des cars rapides sont faibles, notamment pendant les heures de pointe dans les secteurs fortement achalandés (minima de 9,8 kilomètres par heure sur l'avenue Cheikh Ahmadou Bamba et de 5,3 kilomètres par heure sur la route de Rufisque).

En plus de l'irrégularité de leurs départs, les cars rapides font subir à leur clientèle les pratiques de transbordement (yakalé) et de sectionnement des lignes.

II-6-6- Le dysfonctionnement d u transport de Personnel

Le mode de transport personnel, appelé aussi ramassage, utilise divers types de véhicules (minibus, cars, autobus de luxe, etc.) en location de l'employeur.

Dans la perspective de la mise en place des transports en commun organisés fiables, il est à prévoir que le transport de personnel retrouvera un statut effacé par rapport à l'ensemble de la mobilité urbaine de Dakar.

II-6-7- Le dysfonctionnement du transport scolaire

Il n'existe pas encore de statut formel propre au transport scolaire avec des règles spécifiques de sécurité et d'exploitation ou des caractéristiques distinctives des véhicules affectés au transport d'élèves.

La forme actuelle du mode de transport scolaire est similaire à celle du transport de personnel avec la seule différence que la clientèle est constituée d'élèves. Le service est organisé soit par l'établissement scolaire, soit par des parents qui se regroupent pour louer les services d'un transporteur, souvent un opérateur de cars rapides.

L'importance des effectifs scolaires justifie à elle seule la définition d'un statut propre au transport réservé à ce groupe de citoyens.

La construction de nouveaux établissements scolaires à proximité des populations concernées devrait contribuer à raccourcir les déplacements des élèves et à renforcer la marche à pied comme mode principal de déplacement pour motif scolaire.

II-6-8- Le dysfonctionnement du transport au niveau des taxis

Le taxi constitue un élément important des habitudes de mobilité des dakarois et ce, malgré son cout nettement supérieur à ceux des autres modes de transport.

Trois types de taxis sont remarqués dans la capitale urbaine. Aux taxis urbains jaune et noir et de banlieues blanches s'est ajouté le taxi clandestin (clandos) qui s'est taillé une niche au niveau des quartiers peu accessible de la proche banlieue.

En l'absence de statistiques fiables et suffisantes sur le transport par taxi, il est difficile d'évaluer le niveau de service offert par ce mode de transport. Il sera important pour la pérennité de ce service d'en assurer une meilleure maitrise afin d'éviter une surabondance d'offre qui compromettrait la rentabilité ou à l'opposé une insuffisance d'offre qui nuira à la satisfaction des usagers.

II-6-9- Le dysfonctionnement au niveau des véhicules particuliers

Malgré l forte croissance du parc de véhicules u cours de la dernière décennie suite à l libéralisation de l'importation des véhicules particuliers, la part modale de l voiture particulière dans les déplacements motorisés reste relativement faible avec à peine 10,2% de la demande totale.

Le taux de possession automobile reste très bas chez la population dakaroise (moins de 17 véhicules pour 100 habitants en 2003). Ce mode portant préféré par les dakarois pour son confort et sa rapidité reste donc peu inabordable en raison de couts élevés d'acquisition, d'exploitation et d'entretien des voitures.

Le taux d'occupation moyen des voitures particulières est estimé à 2,5 personnes par véhicule selon de récents comptages sur lignes écrans. Soit une utilisation de la moitié de la capacité de ce mode de transport.

Le manque d'aires de stationnement dans certaines zones est récurrent. A cela s'ajoute l'âge moyen du parc élevé et l'état d'une grande proportion des véhicules qui ne répond pas aux normes de sécurité, de fiabilité et de respect de l'environnement.

Les automobilistes font quotidiennement face aux problèmes suivants : saturation des voies de circulation et des carrefours en période de pointe, défaillance de la signalisation (horizontale, verticale et lumineuse), manque d'espace de stationnement, concurrence des autres usagers particulièrement les cars rapides par leurs arrêts fréquents et les camions qui circulent lentement et occupent souvent la chaussée pour le chargement et le déchargement.

II-6-10- Les dysfonctionnements au niveau des transports de marchandises

Le volume de véhicules de transport de marchandises recensé à travers diverses lignes-écrans de l'agglomération de Dakar varie entre 5% et 10% du trafic total.

Le trafic de transport de marchandises est composé de : camionnettes et fourgonnettes (18 à 45%), camions à deux essieux (23% à 25%), camion à plus de deux essieux (12 à 31%) et ensembles articulés (20 à 25%).

Les axes routes de Rufisque et route nationale un (RN1) affichent la plus forte concentration de véhicules de transport de marchandises. L'accès au port de Dakar pour les véhicules de transport de marchandises est difficile en raison de la congestion sur les axes adjacents.

A Dakar, une interdiction de circuler frappe les camions sur la route de Rufisque et sur la route nationale un (RN1) en périodes de pointe (7 heures à 9heures et 17heures à 19 heures).

IL n'existe pas de réseau de camionnage formel, ce qui laisse aux transporteurs le choix et la responsabilité de déterminer leurs propres itinéraires. Au niveau de l'environnement, les nuisances reprochées aux véhicules de transport de marchandises comprennent le bruit, la pollution par les gaz d'échappement et la poussière, la vibration et l'intrusion visuelle.

Au niveau de la sécurité, les sujets évoqués comprennent l'implication dans les accidents en milieu urbain ainsi que les risques associés aux transports de marchandises dangereuses. On reproche aussi aux camions leurs poids occasionnant la dégradation des

chaussées. Le dépassement de certains transporteurs des charges permises est une réalité observée fréquemment sur le réseau routier dakarais. De même, la circulation illégale de véhicule lourd sur certaines chaussées conçus pour des charges plus faibles rend ce problème.

La surcharge fréquente des camions est source de danger notamment au niveau des passages sous les viaducs.

Du point de vue des acteurs de transport de marchandises de la sphère économique, les préoccupations logistiques prennent de plus en plus d'importance afin de faire face à la concurrence née de l'ouverture des marchés. Ces derniers réclament un arbitrage juste qui, tout en assurant la réduction des impacts négatifs de leurs industries, leur offrent un environnement d'exploitation qui leur permet d'atteindre leurs objectifs de rentabilité.

II-6-11- Les dysfonctionnements au niveau des calèches, charrettes et autres

Le transport de personnes par calèche a toujours une clientèle propre à lui dans certains quartiers, notamment à Rufisque. Quant aux charrettes et véhicules à bras, ils sont plus souvent utilisés pour le transport de matériaux de constructions ou pour l'approvisionnement des marchés.

La présence des charrettes en milieu urbain résulte en général de l'emplacement de l'activité qui nécessite leurs services à des endroits inappropriés.

La présence de ces véhicules lents sur les voies rapides est source de grands dangers en plus du ralentissement du trafic. Ces véhicules violent des règles d'interdictions de circulation sur certains axes et dans certains quartiers sans subir de sanctions.

II-6-12- Les dysfonctionnements au niveau du réseau de voirie

La structure du réseau de voirie est influencée par la configuration géographique de la presqu'île de Dakar.

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

Les intersections entre les pénétrantes et les rocares constituent des points problématiques en raison d'aménagements inadéquats dont la capacité ne permet pas un écoulement fluide du trafic. Par ailleurs, les largeurs de certains de ces axes et particulièrement les rocares ne suffisent plus à satisfaire le trafic en périodes de pointe.

Le réseau dans les secteurs situés au nord des branches est et ouest de l'autoroute et de la route nationale un (RN1) ne présente pas de maillage particulier et ne semble pas refléter une structure bien définie (hiérarchisation fonctionnelle non évidente).

Au niveau de la structure physique de la voirie, l'état de la chaussée ne permet pas des vitesses de circulation acceptables à plusieurs endroits (dégradation sévère du revêtement, drainage insuffisant du à des défauts de profil transversal, ensablement, etc.).

Jusqu' à récemment, les tracés préconisés pour le prolongement de la VDN et de l'autoroute à péage variés d'une agence à l'autre ce qui témoignant d'un manque de concertation et de coordination au sujet de la planification du réseau. Depuis que le premier a mis en place un comité interministériel de coordination, cette situation semble avoir été corrigée.

Tout semble accorder une importance plus grande aux axes de circulation lourde en direction Est-Ouest sans que des artères importantes soient prévues en direction Nord-Sud.

Les projets exécutés dans le cadre de la restructuration de quartiers spontanés et qui s'étendront à certains liens intercommunaux pourront constituer localement des alternatives intéressantes pour certains usagers de la voirie.

Des projets en cours tentent de renforcer le service de transport ferroviaires et en particulier les transports de voyageurs à l'intérieur de l'agglomération de Dakar qui fera ultérieurement l'objet d'une concession avec un opérateur privé.

Le mauvais état de la chaussée limite souvent la vitesse de circulation à des niveaux inacceptables. Des problèmes de continuité du réseau se posent à certains points ce qui crée des trafics convergents vers des points qui manquent de capacité en périodes de pointe.

II-6-13- Les dysfonctionnements au niveau de la gestion du trafic

Le plan de circulation actuel est le fruit d'une évolution tendancielle résultant de plusieurs interventions ponctuelles en situation de gestion de crise. Il en a résulté des faiblesses dues notamment à l'hésitation à imposer des sens uniques et des interdictions de virage à gauche ainsi que l'implantation et la protection de voies et de couloirs réservés aux transports en commun.

La régulation de la circulation est limitée à un mode opérateur plutôt réactif. La naissance récente du centre de commandement opération de la circulation routière dans la région de Dakar devrait introduire de nouvelles méthodes et moyens de gestion intelligente du trafic.

La signalisation horizontale, verticale et lumineuse présente plusieurs défaillances et n'accomplit pas toujours adéquatement son rôle. L'implantation de ralentisseurs de trafic est par endroit inadéquate. Souvent elle est l'œuvre des riverains et non d'une autorité en charge de la gestion du trafic.

Une insuffisance des patrouilles de contrôle routier et de lacunes au niveau de la pratique de ce métier (le rôle d'assistance devrait davantage l'emporter sur la surveillance et la sanction).

Le transport en commun subit constamment la forte concurrence des autres usagers de la voirie et le nombre de voies réservées à ce mode reste en deçà des besoins.

La gestion des accès aux points chauds tels que les gares routières manque d'efficacité ce qui génère des refoulements fréquents qui bloquent la circulation sur les axes voisins.

Le stationnement anarchique est omniprésent à plusieurs endroits du centre d'affaires de la commune de Dakar.

La circulation à des vitesses supérieures à la limite réglementaire est fréquente en heure de faible affluence sur la voie principale, ce qui semble indiquer qu'il n'existe pas de plan et de mesures de modération de la vitesse de circulation.

Par ailleurs, la fréquence des pannes et des accidents, combinés à un manque de moyens apparents chez la police et la gendarmerie font que le retour à la circulation normale suite aux divers incidents et événements spéciaux prend trop de temps.

II-6-14- Les dysfonctionnements au niveau du stationnement

Le stationnement sur rue a été estimé par des études antérieures à 99% de la demande totale du stationnement dans la zone de Dakar Plateau.

Le nombre de places contrôlées par paramètre au Plateau, géré par la ¹⁷SAGES, était de 436 en juillet 2004. Au niveau des places de stationnement réservées, à la fin de l'année 2004, la SAGES rapportait 1214 places attribuées, 113 libres et 27 en travaux, pour un totale de 1354 places. L'ensemble du secteur du Plateau, les informations fournies par la SAGES indiquent que les places de stationnement réservées occupent actuellement plus de 50% de l'espace réglementé, réservé au stationnement sur rue.

Le taux d'occupation maximal des places de stationnement varie entre 40% et 87% d'une rue à l'autre avec une moyenne de 60% et survient entre 10 heures 30 et 11 heures 30.

La durée moyenne de stationnement payant sur rue varie entre 2 heures et 3 heures selon les circuits avec une moyenne globale sur l'ensemble du secteur estimé à 2 heures 15 minutes. Le stationnement de visiteurs de courtes durées, stationnant moyen de 2 heures varie entre 55% et 81% des véhicules utilisant le stationnement avec une moyenne de 74%.

A Dakar la situation du stationnement est problématique sur une bonne partie du centre d'affaires du Plateau à cause d'anomalies attribuables à la fois à l'offre, au comportement des usagers et au cadre institutionnelle et réglementaire.

On constate une abondance du stationnement anarchique et interdit notamment sur les trottoirs. Bien que l'enlèvement des véhicules en infraction du code de la route et l'immobilisation à l'aide de sabots de Denver fassent partie des mesures de lutte contre le stationnement illégal, il est clair que le contrôle exercé reste insuffisant pour faire respecter la réglementation.

¹⁷ Société d'Aménagement et de Gestion des Stationnements

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

L'interférence de la commune d'arrondissement de Dakar dans l'attribution de places réservées au stationnement rend difficile la maîtrise de l'offre, notamment en ce qui a trait au respect de la proportion maximale réglementaire de 20% de places réservées sur chaque axe. En dehors de l'aspect fonctionnel du stationnement, des considérations de partage de l'assiette fiscale semblent faire l'objet de conflits entre les collectivités locales.

L'offre de parcs de stationnement hors rue n'a pas connu la croissance escomptée. La prolifération des places réservées dans les secteurs les plus sensibles est de nature à provoquer la frustration des automobilistes cherchant désespérément une place pour stationner leurs véhicules. Ces derniers, souvent des visiteurs de courte durée, décident alors de prendre le risque de stationner dans une place interdite.

L'offre de stationnement sur rue est insuffisante sur certains axes du centre des affaires du Plateau.

La faiblesse de la répression des violations des dispositions du code de la route en matière de stationnement est due au manque de moyens humains, matériels et financiers.

Lacunes au niveau de la signalisation verticale et horizontale du stationnement. Les panneaux et le marquage font souvent défaut ce qui laisse la chance au conducteur d'exploiter la situation à sa faveur.

Certains particuliers et commerçants se réservent eux même des places de stationnement à proximité de leur lieu et ce, sans autorisation officielle. Diverses pratiques allant de la délimitation physique de l'espace à l'engagement des gardiens, sont utilisées à cette fin.

L'absence d'indication ou l'imprécision des messages sur les panneaux sont souvent exploités pour stationner dans les places clairement interdites par les règlements. A cela s'ajoute le non respect des places réservées.

On note également une obstruction de la chaussée réservée à la circulation (stationnement de biais ou en double file, occupation des couloirs réservés aux véhicules de transport en commun, etc.).

Les conducteurs n'acceptent pas de stationner loin de leur point de destination pour des raisons de sécurité. Ainsi, on constate que plusieurs places de stationnement non payant

situées dans la pointe Sud de la presqu'île restent vacantes, alors que plusieurs conducteurs stationnent dans des places interdites plus au nord.

Le stationnement de poids lourds pour de longues périodes de temps le long des rues commerçantes (surtout aux environs des commerces de gros).

On rapporte pour les places de stationnements intérieures de nouveaux immeubles (fonds de cours et parkings sous-sols) les places exigées par les autorisations de construire dans le Plateau sont souvent détournées de leur vocation par les propriétaires dès l'obtention du certificat de conformité.

II-6-15- Les dysfonctionnements au niveau du plan de circulation

L'analyse du plan de circulation en vigueur a révélé que le dernier plan défini en 1993 n'a été implanté que partiellement. En effet, la majorité des voies réservées aux transports en commun n'existe pas et les interdictions de virage à gauche combinées à l'application de sens uniques de circulation aux carrefours n'ont pas été imposées.

Ainsi, il est prévisible suite à l'exposition du parc automobile au cours des dernières années que le plan en vigueur ne réponde plus aux besoins de circulation, notamment en périodes de pointe. La capacité du réseau est d'autant plus réduite en raison des insuffisances constatées au niveau de l'aménagement géométrique des carrefours et la performance insuffisante de la signalisation.

En matière de stationnement, le retard constaté dans la réalisation de stationnement hors rue et la prolifération des places réservées dans les zones sensibles telles que le Plateau sont les principales causes à l'origine de la situation critique actuelle.

II-7- Présentation et analyse des résultats

II-7-1 Les conséquences des dysfonctionnements

II-7-1-1 Les conséquences sur la qualité de l'environnement

II-7-1-2 La pollution atmosphérique

Trois acteurs peuvent être retenus à la base du problème de pollution atmosphérique par les gaz d'échappement :

- ✓ La saturation du réseau routier avec la congestion due aux bouchons et aux faibles vitesses de circulation ;
- ✓ L'entretien inadéquat et le vieillissement des véhicules (mauvaise combustion) ;
- ✓ La qualité des carburants

En termes de concentrations de polluants, il a été établi que les oxydes d'azote constituent le problème le plus important pour la santé des habitants et ce, le long de tous les axes primaires.

Le guide sectoriel pour l'application du code de l'environnement publié en 2001 est en cours de préparation. Dès son entrée en vigueur, les opérateurs seront tenus de le respecter.

Compte tenu de la vieillesse du parc de véhicules toutes catégories confondus, les « nuages de fumée » sont omniprésents sur les routes dakaroises. Il est clair que les carences de l'entretien sont à l'origine de ses émissions importantes polluantes.

II-7-1-3 La pollution sonore

En périodes de pointe du matin, le long des axes primaires et secondaires en milieu urbain des niveaux élevés de bruit ont été rapportés (66,7 à 73,5 ¹⁸dba, comparé au seuil acceptable

¹⁸ Dba est une unité de mesure de la pollution sonore

de 65 dBA). Ces niveaux de bruit restent élevés le long des axes primaires même hors période de pointe (67,4 à 69,8 dBA).

Le bruit généré par la circulation routière dépasse le seuil admissible en période de pointe du matin le long des axes primaires et secondaires et hors pointe le long des axes primaires.

Une absence de mesures et de dispositifs d'atténuation de la pollution sonore générée par le trafic.

Avec la croissance rapide du parc de véhicules, il faut s'attendre à des niveaux de bruit plus élevés, pendant des périodes plus longues si la pointe s'allonge et probablement sur un espace plus vaste puisque les conducteurs tentent de se rabattre sur de nouveaux chemins afin d'éviter les bouchons de circulation.

II-7-1-4 Les conséquences sur la sécurité routière

Au niveau de la sécurité routière, 98% des accidents corporels se produisent en zones urbaines. On apprend aussi que seulement 23,2% des accidents corporels ont lieu dans les intersections de routes contre 74,6% hors intersections. La proportion des décès hors intersections est encore plus élevée avec 89,2%.

Les causes des accidents au Sénégal en 1999 se lisent comme suit :

- Les traversées de piétons sont à l'origine de 47,7% des accidents ;
- Le défaut de maîtrise du véhicule explique 10,6% des accidents ;
- Le non respect de la priorité est en cause pour 4,1% des accidents ;
- Le dépassement en cité dans 3,6% des cas ;
- Les cas d'ébriété ou de drogue ne sont cités que dans un seul des cas sur un total de 3 076 accidents rapportés
- L'état du véhicule (état général, freins, direction et pneus) n'est en cause que dans 2,4% des cas.

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

Les piétons sont de loin les usagers les plus exposés aux risques d'accident de la route comme en témoigne leur proportion parmi les victimes des accidents corporels de la route (78,2%).

L'exposition des piétons aux dangers de dommage corporel est plus grande :

Les piétons âgés de plus de 20 ans, suivis de ceux de moins de 13 ans ; à Rufisque pour le risque de décès et à Dakar pour le risque des blessures ; en section courante de la route (hors intersection) ; en zone urbaine ; face à la voiture particulière (37,1% des décès, 52,4% des blessures graves et 50,2% des blessures légères), suivi des bus et cars urbains (29% des décès, 7,2% des blessures graves et 22,8% des blessures légères).

Le taux de gravité des accidents est élevé. Sur 25 accidents il résulte 1 décès, 8 blessés graves et 16 blessés légers, soit une victime par accident moyenne.

Les tués de la route sont des piétons dans 51,7% des cas, des passagers dans 33,3% des cas et des conducteurs dans seulement 15% des cas.

Le département de Rufisque présente le taux de gravité des accidents le plus élevé comparé aux départements de Dakar et de Pikine.

La surcharge des véhicules contribue également à l'augmentation des taux et de la gravité des accidents. De plus on note une insuffisance des secours aux victimes des accidents de la route.

L'insuffisance de l'éducation, de la formation et de l'information des piétonniers et des conducteurs comme en témoigne les deux premières causes des accidents corporels (les traversées piétonnes avec 47,4% et le défaut de maîtrise du véhicule avec 10,6%) contribuent aussi des accidents de la route.

Les accidents sont dus aussi à plusieurs points du réseau qui constituent des points noirs à haut risque d'accidents de la route.

Peu de données sont disponibles relativement aux accidents avec dommages matériels seulement dans l'agglomération de Dakar.

II-7-1-5 Congestion et l'encombrement de la voirie du aux dysfonctionnements

La congestion routière chronique en périodes de pointe constitue le dysfonctionnement le plus coûteux du système de transport puisqu'elle se traduit par une perte de temps par les usagers, des surcoûts pour les opérateurs, une surconsommation de carburant et une pollution supplémentaire de l'air.

L'utilisation quasi anarchique de la voie publique en des endroits sensibles rend la situation encore plus critique. L'envahissement des trottoirs par les commerçants, l'occupation des voies de circulation par les marchands ambulants et les piétons et le stationnement illégal sont des exemples fréquents à plusieurs endroits de l'agglomération.

Aujourd'hui, le « magasinage au volant » fait pratiquement partie du quotidien de Dakar. Ce phénomène constitue une nuisance de taille puisqu'il se produit aux endroits les plus achalandés, là où il y a le plus de clients. D'où plus de risque d'accidents, de perte de temps, de pollution et de consommation de carburant.

Le stationnement aléatoire des véhicules de transports de marchandises contribue à l'encombrement des rues. L'occupation des voies pour les marchés hebdomadaires ou des activités socioculturelles et politiques en raison de l'absence de lieux aménagés spécifiquement pour ces événements.

Le débordement sur la voie publique des marchés et de certains lieux d'activité tel que les ateliers et les garages de mécanique auto occasionnent d'importantes obstructions aux de mouvements véhiculaires.

La divagation d'animaux reste un problème dans certains quartiers de la ville (Liberté 6, Sacrée Cœur, Castors, Derkelé...)

II-7-1-6 Les conséquences des dysfonctionnements sur le paysage urbain et la qualité des espaces publics

Le paysage urbain et la qualité des espaces publics a connu plusieurs améliorations au cours des dernières années grâce à des actions telles que la lutte contre l'ensablement des rues, les

aménagement le long de la Corniche ouest, l'éclairage public, les plantations d'arbres le long de liaisons vertes, etc.

Les consultations effectuées avec divers partenaires, ont relevé l'absence d'une vision globale partagée qui permettra d'offrir un environnement plus attrayant et plus confortable aux divers usagers en particulier les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun.

Les efforts entamés par la DPEVU à cet effet dans le cadre du ¹⁹PDAS constituent un apport prometteur qui devra avoir une suite et un prolongement aussi bien au niveau des organes de l'administration centrale que des autorités locales et la société civile.

Les lacunes au niveau de l'aménagement et de l'intégration visuelle des infrastructures et équipements de transport (échangeurs, ronds points, gares routières et ferroviaires, voies de couloirs réservés, etc.).

L'insuffisance de la préservation et du développement des espaces verts sur l'ensemble du territoire sont à remédier. Aussi, un manque de nettoyage adéquat des sites avec la présence dérangeante des ferrailles, des débris de construction et d'ordures se fait ressentir. Une insuffisance au niveau du suivi et de l'application de la réglementation de l'affichage le long des voies de circulation et de l'éclairage public de certains axes routiers fait parties des dysfonctionnements qui existent dans le secteur des transports à Dakar.

¹⁹ Plan Directeur d'Aménagement et de Sauvegarde

Chapitre III : La mise en place des nouvelles infrastructures de transport

III-1- Les nouvelles infrastructures de transport et leur rôle dans la mobilité

Le problème de transport des personnes et des biens est un phénomène récurrent dans l'agglomération dakaroise. La congestion dans la région est énorme et crée des dysfonctionnements dans la région.

Pour remédier à cela les autorités ont mis en place plusieurs projets d'aménagement dont on peut citer :

III-1-1- Justification des projets

L'accroissement rapide de la population, qui est passée de 500 000 habitants en 1967, à près de 2,4 millions en 2003, a entraîné une forte occupation de l'espace dans la presqu'île du Cap Vert avec la création de nouveaux quartiers.

Cependant, ces aménagements urbains ne sont pas accompagnés d'une décentralisation conséquente des activités économiques et sociales et ont contribué à créer l'éloignement progressif des zones d'habitat par rapport aux zones de travail, provoquant un accroissement important de la demande de transport.

III-2- L'autoroute Dakar-Diamniadio

Déjà en 1978, les autorités avaient envisagés la réalisation d'une autoroute entre Dakar et Diamniadio, dont les études d'exécution détaillées avaient été élaborées et les appels d'offre prêts à être lancés.

La réalisation de cette autoroute s'impose aujourd'hui, compte tenu de l'encombrement de la circulation, désormais permanent et qui frise la paralysie aux heures de pointe. La dernière campagne de comptage menée en novembre 2001 sur l'autoroute actuelle a évalué le nombre de véhicules à 70 000 véhicules par jour dans les deux sens entre Dakar et la proche banlieue.

Par ailleurs dans le cadre des nouvelles priorités définies par les autorités de l'Etat concernant la problématique de la mobilité urbaine dans la région de Dakar, le gouvernement du Sénégal envisage de rétablir à court terme, un bon niveau de service sur le tronçon d'autoroute compris entre Malick Sy et Pikine.

III-2-1- Le projet

Le projet consiste en la construction d'une autoroute à péage de 34km entre Dakar et Diamniadio desservant également le nouvel aéroport international situé à 42km de Dakar (Ndiass).

Il est scindé en deux phases avec :

- ✓ Malick Sy – Pikine qui fera 12 kms avec 2 chaussées de 3 voies

Pikine Diamniadio qui fera 22 kms avec 2 chaussées de 2 voies

Tout au long de l'autoroute des passerelles piétonnes, des aires de services et de péage seront aménagées. Mais également :

- ✓ Passage supérieur (toboggan) à Malick Sy
- ✓ Echangeur à Patte d'Oie
- ✓ Echangeur à Hann
- ✓ Reconstruction du pont de Colobane
- ✓ Viaduc à Pikine
- ✓ Viaduc à Mbao gendarmerie nationale

- ✓ Echangeur de Cambéréne
- ✓ Echangeur à Thiaroye
- ✓ Echangeur à Keur Massar
- ✓ Échangeur à Rufisque Est
- ✓ Echangeur à Rufisque Ouest
- ✓ Echangeur à Diamniadio

III-2-2- Les objectifs du projet

A travers la réalisation du projet, l'objectif visé par le gouvernement, est de restaurer au niveau du transport les conditions nécessaires à la consolidation de la croissance et de favoriser l'émergence des nouvelles d'investissement et de développement économique sur l'axe Dakar-Thiès (horticole, textile, confection, nouvelles technologies...)

III-3- L'axe Patte d'Oie-Aéroport LSS

La route Patte d'Oie-Aéroport LSS est l'une des deux voies de pénétration dans la ville de Dakar à partir de l'aéroport, la deuxième voie étant la corniche ouest. Elle relie sur une longueur d'environ 6,5m l'aéroport au rond point de la Patte d'Oie d'où partent également deux voies importantes de sortie vers l'intérieur du pays à savoir : l'autoroute à péage en construction et la RN1.

III-3-1- La route existante

III-3-1-1- Les caractéristiques géométriques

Au plan des caractéristiques géométriques, la route existante peut être divisée en deux tronçons :

- ✓ Du rond point Patte d'Oie au CICES, elle comprend deux (2) chaussées chacune, séparées par un terre plein de largeur variant entre 3 et 9 mètres.

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

- ✓ Du pont du CICES à l'aéroport LSS, elle est réduite à une route à chaussée unique bidirectionnelle et les accotements ne sont pas revêtus.

III-3-1-2- La structure

La structure est identique sur les deux tronçons et comporte :

- ✓ Une couche de base latérite d'épaisseur variable (15 à 30 cm)
- ✓ Un revêtement en béton bitumeux de 5cm d'épaisseur.

III-3-1-3- L'assainissement

Quelques ouvrages de traversée assurent l'évacuation des eaux pluviales de la route et des bassins environnants. Il n'existe pas un réseau d'eaux pluviales propre à la route.

III-3-1-4- Les ouvrages d'arts

On compte deux ouvrages de croisement de route en passage supérieur sur le tracé : le pont Patte d'Oie et le pont CICES avec rampe d'accès.

III-3-2- La route en projet

III-3-2-1- Les caractéristiques géométriques

Il est prévu d'uniformiser autant que possible les caractéristiques géométriques de la route sur toute la longueur de l'itinéraire à savoir :

- ✓ Deux chaussées comportant chacune deux voies de 3,5m, une bande d'arrêt d'urgence de 2m et une bande de sécurité de 0,50m
- ✓ Une terre plein de centrale de 3m séparant les deux chaussées
- ✓ Un trottoir de 2m en bordure de chaque chaussée
- ✓ Des voies de service ou contre allées comportant une chaussée à deux voies de 3,50m et une bande d'arrêt de stationnement de 2m, sont prévus sur les sections où la largeur disponible de l'emprise le permet

III-3-2-2- La structure

La structure est identique sur les deux tronçons et comporte en ce qui concerne les deux chaussées de deux voies et la bande d'arrêt d'urgence :

- ✓ 20cm de couche de fondation en latérite naturelle
- ✓ 20cm de couche de base de Grave Reconstitué Humidifié (GRH)
- ✓ 8cm de couche de liaison en Grave Bitume (GB)
- ✓ 7cm de couche de revêtement en béton bitumeux (BB)

Pour les voies de service ou de contre allées et de parkings c'est une autre structure qui a été retenue, à savoir :

- ✓ 20cm de couche de fondation en latérite naturelle
- ✓ 15cm de couche de base en latérite améliorée à 2'5% de ciment
- ✓ 5cm de revêtement en béton bitumeux

Quant aux accotements, ils seront constitués comme suit :

- ✓ 15cm de couche de base en latérite naturelle
- ✓ Revêtement en béton armé

III-3-2-3- Les ouvrages d'assainissement

Un nouveau réseau d'assainissement a été conçu pour le drainage des eaux pluviales de la route et des contre allées. Il est constitué par des canalisations en PVC sous les trottoirs et des regards avaloirs en bordure de chaussée. Des ouvrages en béton (caniveaux ou buses) assurent le drainage des eaux collectées vers des exutoires existants.

III-3-2-4- Les ouvrages d'art

Il est prévu la démolition du pont du CICES existant et la construction de cinq nouvelles passerelles à piétons et l'aménagement de celle existante.

III-4- La voie de dégagement nord

Le prolongement de la VDN existe sur un tracé de contournement nord de l'agglomération en bordure du littoral.

Pour les travaux de réaménagement et de prolongement de la VDN, on note qu'elle fait 61km de longueur avec 2 chaussées de 3 voies voire 3m50 qui fait en tout 10m50 de largeur.

Cet axe comprend également 4 carrefours dénivelés qui sont implantés au niveau du croisement d'Ouakam, de l'ancienne piste, au niveau des 2 voies de Liberté 6 et à l'autoroute Patte d'Oie-Aéroport. Il existe également un carrefour non dénivelé à Grand Médine.

III-5- L'impact des infrastructures sur la mobilité

La mise en place de ces nouvelles infrastructures de transport a pour objectifs principaux de fluidifier la circulation dans Dakar.

Ce qu'on peut noter c'est que la plupart des travaux à l'intérieur de la région sont en cours. Il y en a qui sont terminés et note une nette amélioration au niveau du trafic urbain. Cependant, puisque ces travaux sont récents, il n'y a pas encore d'étude pouvant nous permettre de quantifier la valeur réelle de l'impact de ces aménagements.

Vu la taille des chaussées avec des 3 voies et les nombreux ouvrages d'art qui sont mis en place on peut dire que la fluidité de la circulation va se faire ressentir à tous les niveaux dans l'agglomération dakaroise.

Les axes menant de l'avenue Malick Sy jusqu'au croisement de la Patte d'Oie sont fluides où la circulation est dense due aux travaux qui sont menés là-bas.

L'échangeur qui mène aussi vers l'avenue Cheikh Anta Diop doit connaître un réaménagement car après la descente de l'échangeur les véhicules sont obligés de freiner brusquement pour ne causer des risques de collision à cause du carrefour existant sur cet axe.

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

Mais, d'une manière globale on peut dire que les infrastructures mises en place contribueront à améliorer nettement la fluidité de la circulation à Dakar. Sans ces infrastructures le temps de parcours comme indiqué dans les simulations d'avant projet seraient plus que le double si les autorités ne font rien.

Chapitre IV : Solutions et Recommandations

Après avoir identifié et défini les différents types de congestion que l'on retrouve à Dakar, nous avons mis en évidence un certain nombre de dysfonctionnements qui à nos yeux semblent être les plus importants pour pouvoir par la suite proposer des solutions adéquates. C'est ainsi que cinq grands axes ont été dégagés regroupant chacun en son sein des thèmes phares pour lutter contre la congestion et ainsi participer à la fluidité du trafic dans la ville urbaine.

IV-1- Amélioration de la mobilité des personnes

Cette phase passe par:

- ✓ **Le renforcement du réseau routier** : Un routier de qualité contribue grandement à la fluidité des déplacements de tous les modes de transport routiers et se traduit par des améliorations du confort et de la sécurité des passagers en plus de la réduction des pertes de temps et de productivité pour l'ensemble de la société. Cette partie se fera avec la construction ou le réaménagement d'axes routiers. Mais aussi par le renforcement de la hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier dont découleront des actions de réaménagements visant à améliorer l'écoulement des flux de véhicules. Les programmes d'exploitation et d'entretien seront également ajustés pour tenir compte de l'importance fonctionnelle de chaque lieu.

Il faudra également renforcer, exploiter et entretenir les infrastructures de transport en place avec une augmentation de leurs budgets, l'élargissement du champ d'application des contrats de performance pour les travaux routiers, la coordination et la rationalisation des interventions de concessionnaires sur le réseau routier,...

- ✓ **Le renforcement des TC** : Renforcer le réseau des TC permettra de faciliter la mobilité des usagers, d'améliorer la rentabilité des opérateurs de TC et de réduire les nuisances affectant la qualité de vie des dakarois (pollution, congestion, accidents). Elle passe par l'implantation de lignes de transport à grandes capacités

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

avec des itinéraires en ²⁰ site propre comme par exemple ceux de Blaise Diagne-Palais, Ouakam-Fann, Avenue Bourguiba, Petersen-Golf-Guédiawaye via VDN et Route des Niayes.

- ✓ **Le renforcement de l'intégration modale** : Elle se fera par l'intégration physique des itinéraires et des horaires de desserte, l'intégration tarifaire et l'aménagement d'aires multimodales d'accueil permettant aux voyageurs de patienter sous des abris leurs moyens de transport.
- ✓ **Le réaménagement et l'optimisation de l'exploitation des gares routières** : Ils concernent les gares de Lat. Dior, de Petersen et de Pompiers ce qui permettrait une plus grande capacité d'accueil de véhicules.
- ✓ **L'encadrement du transport scolaire** : L'importance des effectifs scolaires incite à prévoir des mesures réglementaires pour leur garantir des services de transport de qualité. Un encadrement efficace de cette activité mènera également à une croissance de l'offre d'où une meilleure accessibilité pour l'ensemble des écoliers. Les principales étapes sont le diagnostic approfondi de la mobilité des écoliers, l'identification de pistes d'amélioration du transport scolaire, l'encadrement réglementaire du transport scolaire et l'élaboration et l'implantation d'un programme d'appui à la mise en place de services de transports scolaires.
- ✓ **Le développement du réseau piétonnier** : La marche à pied représente près des trois quarts des déplacements des dakarois. Il est donc indiscutable que les piétons doivent bénéficier de bonnes conditions de marche. L'implantation de mesures de renforcement de la priorité et de la sécurité des piétons, l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme de développement du réseau piétonnier et enfin la mise en place d'un programme d'appui pour l'installation de services brigadiers de la circulation routière.
- ✓ **Le développement du réseau cycliste et la promotion du transport par bicyclette**: Pour cette phase, il faudra développer un programme de déplacement à vélo, un programme de développement d'un réseau de pistes cyclables et la promotion et l'implantation de stationnements pour vélo.

²⁰ Carte des lignes de transport en grande vitesse à voir en annexe 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

- ✓ **Le développement de services de transport adaptés pour les ²¹PMR** : Elle se fera par l'adoption et le renforcement des normes d'accessibilités en leur faveur, par la mise en place d'une expérience pilote de transport adapté et enfin par l'encadrement et la réglementation ce type de transport.
- ✓ L'adoption et le renforcement des normes d'accessibilité dans les critères de design des infrastructures et système de transport.
- ✓ **L'optimisation de la gestion de stationnements** : Elle permet de redonner les trottoirs et les chaussées à leurs utilisateurs légitimes et d'améliorer la sécurité et la qualité du paysage urbain. Par ailleurs, les diverses activités économiques en tireraient des avantages certaines grâce à une fréquentation accrue de la clientèle concentrée. Des mesures incitatives et de dissuasions seront instaurées avec la mise en place de parc relais au niveau de Mbao, Patte D'oise, Foire, Ouakam et Fann. Ce qui contribuerait à diminuer les encombrements dans les voies urbaines.
- ✓ **L'aménagement de stationnements hors rue en milieu urbain** : Ils vont être installés au niveau de la Place de l'Indépendance, de Petersen et du centre commercial les 4C. Il faudra aussi optimiser la gestion du stationnement en milieu urbain avec le règlement du conflit entre la Commune du Plateau et les autres gestionnaires, avec la mise en place de mesures volontaristes de dissuasion de stationnements comme la tarification et enfin le renforcement de la politique et de la surveillance du stationnement.
- ✓ **L'encadrement et la rationalisation des services de taxis clandos** : Dans l'état actuel, la qualité de services offerts aux usagers des taxis décroît et les opérateurs font face à une diminution de leur rentabilité. Compte tenu du rôle important joué par ce mode de transport dans la mobilité des dakarois, un encadrement rigoureux de l'activité s'impose pour préserver les intérêts de tous les acteurs. Pour cela, il faut réaménager des arrêts taxis et rationaliser leurs emplacements et leur fonctionnement. La mise en place d'un programme de soutien à l'industrie du taxi et l'encadrement des relations de travail des chauffeurs de taxi accompagnera cette phase.

²¹ Personnes à Mobilité Réduite

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

- ✓ **Rationalisation de la gestion du trafic** : Elle passe par le renforcement de l'application de la réglementation, de l'évaluation du contrôle routier et de l'assistance, de l'acquisition d'équipement de contrôle et de surveillance du trafic (véhicules, équipements spécialisés de signalisation de danger, habillement et accessoires). Il faut aussi mettre en place des campagnes de d'information et de sensibilisation, des campagnes de surveillance et de répressions des infractions (vitesse, manœuvres interdites, non respect de la priorité et des règles de sécurité, l'état et chargement des véhicules,...)
- ✓ La mise en service d'un centre de commandement opérationnel de la circulation routière, d'un plan de jalonnement y compris l'implantation d'un système de gestion centralisé du trafic.
- ✓ **Le développement du covoiturage** : Le covoiturage est de plus en plus pratiqué dans les grandes villes en raison des bénéfices qu'il engendre pour les automobilistes et pour la société (coûts de déplacements moindre moins de congestion, moins de pollution). De plus elle permet de diminuer le nombre des véhicules en circulation sur les chaussées.
- ✓ Le développement de l'information dynamique des usagers de la route : Avec des panneaux indicateurs d'arrêts, de départs, de lignes passant par cet itinéraire, de tarifications,...

IV-2- Amélioration de la compétitivité de l'économie

Cette phase passe nécessairement par :

- ✓ **La facilitation et la rationalisation des ²²TDM** : Les transports de marchandises sont l'un des vecteurs les plus importants de la chaîne logistique à la base de l'économie de l'agglomération et du pays. Il est indispensable de mettre en place les mesures nécessaires pour assurer le fonctionnement de ce mode. Les sont la définition et l'implantation du réseau de camionnage qui est en phase avec sur l'amélioration de la distribution en milieu urbain (meilleur accès aux points de

²² Transport de marchandises

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

chargement et de déchargement). Il faudra aussi penser à l'aménagement de gares grosses porteuses, à la construction et à la mise en service de plateformes de distribution, à l'élaboration et à la mise en application de normes relatives aux aires de chargement et de déchargement.

Le renforcement des mesures de contrôle et de surveillance des véhicules de transport de marchandises (TDM), de la réglementation relative aux véhicules de transport de marchandises, notamment le transport de matières dangereuses et la mise en place d'outils d'optimisation des chaînes logistiques (planification spécifique des TDM, outil de simulation, encouragement des initiatives de consolidation des activités de TDM,...) sont à inclure dans cette phase.

- ✓ **La rationalisation de l'utilisation des sols** : Avec l'élaboration et l'implantation d'un programme de densification résidentielle qu'il réalisera en conformité avec le Plan Directeur d'Urbanisme (PDU), avec un programme de mixité urbaine et d'un plan d'équilibrage de la distribution géographique des équipements publics.
- ✓ **La lutte contre l'occupation anarchique des espaces publics** : Elle entrave sérieusement le fonctionnement normal et la sécurité de la mobilité. Il est donc indispensable de libérer tous les espaces dédiés au système de déplacement et de les rendre à leurs utilisateurs. avec la mise en place de directives visant la rationalisation de l'octroi et du suivi des autorisations d'occupation du sol, des opérations de libération et de protection des emprises de la voirie et du contrôle et de la répression des infractions.

Il faut également mettre en place un programme de structuration des activités informelles, de formation et d'information destiné au secteur informel et d'appui à la construction de marchés et de locaux de travail (ateliers mécaniques, d'artisanat, de cantines, de kiosques,...)

IV-3- Amélioration de la qualité de vie

Cette étape se fera par :

- ✓ **L'amélioration et la promotion de la sécurité routière** : La sécurité routière est un élément de la qualité de vie en milieu urbain. Il est donc essentiel de la promouvoir et de mettre en place toutes les mesures et tous les dispositifs contribuant à la réduction des risques de collision. Parmi les mesures on peut citer des programmes de réaménagement des sites accidentogènes, de renforcement de l'éclairage public, de l'installation, des réparations et de la maintenance et aussi des campagnes de sensibilisation et d'éducation sur la sécurité routière.

Le renforcement de l'encadrement de la formation à la conduite avec des outils et des programmes de formation, et d'encadrement des autoécoles (formation des formateurs à la conduite, équipements, méthodes,...), des critères d'accréditation et de contrôle de la qualité des services dispensés.

Le renforcement de la réglementation relative à l'octroi du permis de conduire et son application, le renforcement services d'assistance sur la route, des mesures d'appui à la mise en place de services de remorquage, le développement d'un réseau de communication d'urgence et le renforcement des services de secours (pompiers, ambulances, police).

- ✓ **La réduction de la pollution de l'air et la rationalisation de la consommation d'énergie** : Avec le renforcement du contrôle des émissions de gaz d'échappement, le renforcement du contrôle des véhicules à l'importation et des campagnes de sensibilisation et d'éducation sur l'exploitation intelligente des véhicules.

A cela s'ajoute l'instauration des audits d'efficacité énergétique auprès des transporteurs.

- ✓ **La mitigation de la pollution sonore générée par le trafic routier** : Avec l'implantation de dispositifs antibruit dans les zones les plus sensibles, le renforcement de l'application à la réglementation relative au bruit généré par le trafic routier (klaxons).
- ✓ **La préservation et le rehaussement de la qualité des espaces publics** : Avec le renforcement du nettoyage de la voie publique, par la mise en place d'un système efficace et pérenne de désensablement des chaussées, par le renforcement

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

de l'enlèvement des ordures et autres détritiques, par le renforcement de l'application de la réglementation sur la propreté de la voie publique et des campagnes de sensibilisation sur la propreté de la voie publique.

Il faut aussi soutenir la mise en œuvre du Plan Vert de Dakar avec une étude d'opportunité de la création de zones piétonnes en milieu urbain. Une intégration du réseau piétonnier et de pistes cyclables proposés par la DPEVU aux projets du PDUD est également programmée. Il faudra y intégrer aussi l'amélioration visuelle des infrastructures et des équipements de transport et le renforcement de l'éclairage public aux alentours des équipements de transport.

IV-4- Financement efficace et équitable

Pour cette étape, on aura :

- ✓ **La rationalisation des politiques et des structures tarifaires appliquées aux transports** : Avec une étude de détermination d'une tarification équitable tenant compte de la capacité de payer des populations (application pilote de la méthode développée par la Banque Mondiale.). une étude sur la réforme des politiques et des structures tarifaires du transport urbain avec des tarifs d'équilibre tenant compte des comptes d'exploitation des opérateurs et du structure tarifaire (fixe, zonale, proportionnelle, variable,...). Une élaboration et une mise en place d'un système efficace de suivi et de contrôle de la tarification prévue dans les cahiers de charge des transporteurs.
- ✓ **Le renforcement de la fiscalité du secteur des transports** : Avec une étude en vue de la réforme de la fiscalité des transports et l'élaboration et la mise en application de nouvelles mesures instaurant une participation obligatoire des bénéficiaires non usagers au financement du transport urbain (versement transport).
- ✓ **L'optimisation du financement de l'exploitation et de la maintenance des systèmes de transport** : Par l'évaluation des ressources actuelles et la recherche de nouveaux moyens de financement de l'exploitation des systèmes de transport,

La mise en place des infrastructures et la mobilité dans la ville de Dakar

par la mise en œuvre de nouveaux mécanismes de financement de l'exploitation des transports dans le cadre de la mise en œuvre du PDUD. Il faut également encourager la participation du secteur privé dans le financement du transport urbain, de déterminer et de mettre en application des mesures d'amélioration de l'absorption des fonds disponibles pour le développement de la mobilité urbaine.

- ✓ **L'optimisation des investissements destinés au développement des systèmes de transport** : Par l'évaluation des ressources actuelles et la recherche de nouveaux moyens d'investissement dans le développement des systèmes de transport.

Cette phase s'accompagnera aussi de la mise en œuvre de nouveaux investissements pour le développement de systèmes de transport dans le cadre de la mise en œuvre du PDUD. Mais aussi de la mise en place de mécanismes d'encouragement de l'investissement privé dans le secteur des transports urbains et également d'une détermination et d'une mise en application de mesures d'amélioration de la capacité d'absorption des fonds disponibles pour le développement de la mobilité urbaine.

IV-5- Réussite et pérennisation du ²³PDUD :

Pour cette phase les priorités seront :

- ✓ **La concertation et la recherche de consensus autour du PDUD** : Par l'élaboration et l'exécution d'un plan de concertation sur le du PDUD au niveau de toutes les collectivités locales de l'agglomération de Dakar.

On parlera également du portage des préoccupations et de la demande des citoyens au niveau de débats avec les décideurs du secteur des transports. La mise en place d'une plate-forme permettant à tous les secteurs concernés par le PDUD de s'informer et de faire valoir leurs points de vue relativement au développement et au suivi du PDUD (exemple d'un site web du PDUD).

L'organisation de campagnes d'information et de sensibilisation visant la promotion de l'intérêt commun de tous les usagers du système de déplacement urbain de Dakar.

²³ Plan de Développement Urbain de Dakar

- ✓ **La mise en place d'outils institutionnels d'appui à la mise en œuvre du PDUD** : Avec le renforcement du cadre institutionnel et réglementaire relatif au PDUD et à la coordination entre les services impliqués.

La production de textes légaux portant adoption du PDUD et la création de structures d'appui pour sa mise en œuvre. Mais aussi le renforcement des mandats des organismes en charge de la gestion de la mobilité, notamment le CETUD (Centre Exécutif des Transport Urbain de Dakar) et du cadre de coordination entre le CETUD et les autres structures impliqués dans le plan. La mise en place de structures d'appui à l'exécution du PDUD, notamment un observatoire du PDUD, des groupes thématiques de travail, des conseiller en mobilité au niveau des collectivités locales,...

- ✓ **La pérennisation du PDUD** : Par une optimisation de la programmation du PDUD en vue d'en augmenter la flexibilité, une intégration de ses activités aux actions en cours et l'ensemble de leurs coordinations.

Ce projet doit se faire par un échelonnement de la mise en œuvre de plusieurs étapes et une prise en compte du poids politique, du niveau d'urgence, du niveau de consensus et de la volonté de mise en œuvre rapide.

La mise en place d'un système rigoureux de gestion, de suivi, d'évaluation et d'adaptation du PDUD ; mais aussi l'élaboration du cadre de référence pour l'évaluation des réalisations faites et la mobilisation des ressources requises pour la mise en œuvre du plan.

Toutes ces solutions et recommandations participent à donner un meilleur cadre de vie à la population de la capitale Sénégalaise en vue de la permettre de pouvoir vaquer à ses activités sans trop de difficultés d'accès.

Ainsi ces solutions prises en compte et aussi exécutées contribueraient à l'amélioration de la circulation dans Dakar.

Conclusion

Aborder le thème « mobilité urbaine » et l'inscrire dans une perspective d'une agglomération en devenir est tout à fait conforme à la dynamique de développement de la région métropolitaine de Dakar.

Car, voilà plus un siècle que la presqu'île du cap vert (ville de Dakar, Pikine, Guédiawaye, etc.) est installée dans un processus continu de structuration en ensembles urbains différenciés.

C'est ainsi que durant ces trois dernières décennies, l'agglomération a connu une dynamique urbaine accentuée et non maîtrisée, aggravée par sa configuration géographique en forme de presqu'île, avec seulement 550km².

Malgré les efforts consentis par l'Etat en matière d'urbanisation, il résulte que l'habitat spontané constitue une préoccupation majeure du fait des difficultés structurelles d'accès aux services de base pour les populations habitant les quartiers irréguliers.

Cependant, la problématique de la mobilité urbaine s'étend à un champ plus large que celui de l'espace urbain. L'impératif à l'heure actuelle c'est de trouver des solutions durables aux problèmes de déplacements des personnes et des biens à l'intérieur des agglomérations, aussi bien dans le système des transports que dans le mode d'organisation de l'espace urbain. Il faut également réguler à la fois la demande et l'offre de transport pour une mobilité urbaine durable.

C'est la, tout l'intérêt des projets et programmes mis en œuvre, tels le programme d'administration de la mobilité urbaine (P.A.M.U).

Par ailleurs, le programme spécial arrêté à l'issue du conseil interministériel sur la mobilité urbaine durable du 13 décembre 2004, objet du financement par emprunt obligatoire de l'Etat sur la période 2005-2010, permettait de résorber le retard important d'investissement dans le domaine des infrastructures et du matériel roulant.

La mise en cohérence des projets ci-dessus énumérés, permettrait de contribuer au renforcement de la cohésion urbaine et sociale, tenant compte de la nécessaire amélioration de la sécurité des différents modes de déplacements (à pieds, en voiture, en

deux roues, etc.). Ainsi, l'accessibilité aux transports est un des facteurs de lutte contre la pauvreté.

Cependant, ces importants investissements seront vains sans un redressement des comportements. Cela interpelle les consciences individuelles et collectives. Ainsi, le facteur humain constitue un levier de premier ordre, dans l'organisation de la vie urbaine de manière générale, mais aussi et surtout dans les pratiques de tous les jours, sur la voie publique.

En outre, la mobilité est un droit incontesté qui ne peut cependant, en aucun cas s'appliquer n'importe comment, n'importe où et n'importe quand. Les habitudes et les comportements en matière de déplacements doivent donc impérativement changer.

Au vu de ce qui précède, il devient indispensable pour les acteurs de la décision de communiquer vers l'extérieur (les élus, les services les techniciens, etc.) mais aussi de sanctionner, afin les dysfonctionnements déjà couteux pour la collectivité.