

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	1
TABLE DES MATIERES	2
LES SIGLES ET LES ACRONYMES	5
INTRODUCTION GENERALE.....	6
I. LA PROBLEMATIQUE	8
1. Le contexte.....	9
2. La justification du sujet.....	12
3. L'état de l'art	14
a. revue de la littérature	14
b. Critique de la littérature.....	19
c. Discussion conceptuelle.....	20
d. Question de recherche	24
e. Les hypothèses de recherche	24
f. Les objectifs de recherche	24
□ L'objectif général	24
□ Les objectifs spécifiques	25
II. LA METHODOLOGIE	25
1. La recherche documentaire.....	25
2. La collecte de données de terrain.....	26
a. La collecte qualitative.....	26
□ Le guide d'entretien.....	26
□ L'observation.....	26
b. La collecte quantitative	27
c. Les outils de traitement de données.....	27
d. L'échantillon	27
e. Difficultés rencontrées	28
PREMIERE PARTIE :THIAROYE, STRUCTURE ET DYNAMIQUE URBAINE	30

Chapitre I : Morphologie et caractéristique de Thiaroye.....	30
I. Morphologie de la ville	30
1. La présentation de la Commune de Thiaroye	30
2. Les limites de Thiaroye.....	33
II. Structure urbaine et caractéristique de l'habitat.....	33
1. Structure urbaine.....	33
2. Caractéristique de l'habitat	34
 Chapitre II : La population et l'économie de Thiaroye	34
I. La population	35
1. L'évolution de la population.....	35
a. Le rythme d'évolution	35
b. La répartition de la population	35
c. La densité de la population	36
2. La structure par sexe de la population	37
II. Le poids économique de Thiaroye.....	38
1. Le secteur agricole : le maraîchage.....	38
2. Le secteur de la pêche	39
3. Le secteur de l'élevage.....	39
4. L'industrie.....	39
5. Le commerce.....	40
 CONCLUSION PARTIELLE	40
 DEUXIEME PARTIE :LES TRANSPORTS DANS LA COMMUNE DE THIAROYE	42
Chapitre I : Le système de transport.....	43
I. La demande de transport : identification des usagers.....	43
1. Les caractéristiques des usagers	43
a. La structure par sexe des usagers	43
b. L'âge des usagers	44
2. Les ethnies des usagers	45
3. Les religions des usagers	46
4. Les lieux d'habitation des usagers	46
5. Les professions des usagers	47

II.	Les facteurs de la demande de transport.....	48
1.	La croissance démographique.....	49
2.	L'extension de la ville.....	49
3.	Le marché centre de Thiaroye : un facteur de la demande en transport ..	50
III.	L'offre de transport.....	50
1.	Les voies de communication de Thiaroye	50
2.	Les divers moyens de transport utilisés à Thiaroye	52
a.	Les moyens de transport motorisés	52
b.	Les moyens de transport non motorisés	53
	 Chapitre II : Les conditions de transport	55
I.	Le temps dans les transports et les distances des arrêts.....	55
1.	La fréquence des déplacements	55
2.	Les déplacements quotidiens	55
3.	La durée des trajets	56
4.	Les distances domiciles-arrêts	57
II.	Les destinations des usagers.....	59
III.	Les motifs et le nombre de déplacements	60
1.	Les motifs de déplacements	60
3.	Le nombre de déplacement	61
IV.	L'état de la circulation et les coûts des transports	61
1.	L'état de la circulation à Thiaroye	61
a.	La circulation dans la commune de Thiaroye.....	62
b.	La mobilité au marché central de marché	62
2.	Les couts de transport	63
	 CONCLUSION PARTIELLE	63
	 TROISIEME PARTIE :LES LIMITES ET LES PERSPECTIVES DES	
	TRANSPORTS DANS LA COMMUNE DE THIAROYE.....	64
	 Chapitre I : Les limites des transports	65
I-	L'état des infrastructures et ses conséquences	65
1-	La dégradation de la voirie	65
2-	Les accidents de la circulation	66

3-	Les embouteillages	67
a-	Les causes des embouteillages	67
b-	Les heures des embouteillages	68
II-	Les attentes de voitures dans les arrêts.....	68
1-	Les causes des longues attentes	69
2-	Les heures des attentes de voitures	69
Chapitre II : Réalisations et perspectives dans les transports.....		71
I-	Les impacts de l'autoroute à péage.....	71
II-	Les perspectives dans les transports	72
CONCLUSION PARTIELLE		74
CONCLUSION GENERALE		75
LA BIBLIOGRAPHIE		76
LA LISTE DES CARTES		78
LA LISTE DES DIAGRAMMES		78
LA LISTE DES TABLEAUX.....		79

LES SIGLES ET LES ACRONYMES

- AFTU : Association pour le Financement des Transports Urbains
- ANSD : Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie
- AOF : Afrique Occidentale Française
- BU : Bibliothèque Universitaire
- CA: Commune d'Arrondissement
- CETUD: Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar
- DDD: Dakar Dem Dikk
- DEA : Diplôme d'Etude Approfondie
- DRSP : Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté
- DTGC: Direction des Travaux Géographiques et Cartographiques
- EMTSU: Enquête sur la Mobilité, le Transport et les Services Urbains
- ENEA: Ecole Nationale d'Economie Appliquée
- ICS : Industries Chimiques du Sénégal
- INTERNET : Intercommunication Network (Réseau International de Communication)
- ONG : Organisation Non Gouvernementale
- PIB: Produit Intérieur Brut
- PIS : Pikine Irrégulier Sud
- PST : Programme Sectoriel des Transports
- PTB : Petit Train de Banlieue
- RN1 : Route Nationale n°1
- SCA : Stratégie de Croissance Accélérée
- SES : Situation Economique et Sociale
- TATA : Une marque des minibus
- UCAD : Université Cheikh Anta de Dakar
- UITP : Union Internationale des Transports Publics
- UNESCO : United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture (ONUESC)

INTRODUCTION GENERALE

« La région de Dakar est située dans la presqu'île du Cap Vert et s'étend sur une superficie de 550 km², soit 0,28 % du territoire national. Elle est comprise entre les 17° 10 et 17° 32 de longitude Ouest et les 14° 53 et 14° 35 de latitude Nord. Elle est limitée à l'Est par la région de Thiès et par l'Océan Atlantique dans ses parties Nord, Ouest et Sud » (ANSD, Juillet 2009). Son ouverture sur l'océan lui donne un climat modéré attirant ainsi plusieurs personnes en provenance de l'intérieur du pays et du reste du Monde.

Ancienne capitale de l'AOF¹, Dakar constituait la région la plus développée en Afrique de l'ouest en matière d'infrastructures. Cette situation est due à son statut particulier pendant la période coloniale. Après les indépendances la quasi-totalité des infrastructures se trouvaient à Dakar. A cela s'ajoute son poids administratif sur le territoire sénégalais. Cette situation est telle que, pendant la crise économique du monde rural des années « 70 », on assistait à une ruée massive des villageois vers la région de Dakar. C'est pendant cette période que la population dakaroise a cru fortement.

Ainsi, Dakar est la région la plus peuplée et sa population est la plus dense du Sénégal. D'après la SES² « La forte densité de population de la région de Dakar (4 513 hbts/km²) cache des disparités importantes entre les différents départements ». Malgré cette forte densité, la population ne cesse d'augmenter à un rythme soutenu. Selon l'ANSD « Le taux d'accroissement annuel (...) de la région de Dakar se situe à 4,4% entre 1976 et 1988 et à 2,7% entre 1988 et 2002. Et le taux d'accroissement moyen annuel entre 2002 et 2008 est de 2,8% » (ANSD, Juillet 2009).

Avec quatre (4) départements, la région de Dakar compte 43 communes d'arrondissement. Située dans le département de Pikine, Thiaroye est l'une des communes les plus dynamiques dans la banlieue dakaroise. Sa morphologie illustre parfaitement son histoire. Les caractéristiques renvoient à une ville des pays sous-développés. Une forte croissance démographique, une hétérogénéité et une jeunesse de la population caractérisent la démographie de Thiaroye.

Les infrastructures sont dans la plupart en mauvais état. Les rares infrastructures existantes datent soit de la colonisation soit des années « 60 ». L'économie de la commune de Thiaroye est dominée par le secteur informel. Il y a de petites entreprises employant un nombre dérisoire de personnes. L'activité principale est le commerce. La

¹ Afrique occidentale française

² ANSD « Situation économique et sociale de la région de Dakar de l'année 2008 », juillet 2009, 186 pages

morphologie la région de Dakar n'offre pas de meilleures conditions de transport. Dakar dispose d'une seule voie d'entrée par l'Est qui est la RN1. Ce phénomène est la cause principale des problèmes de mobilité à Dakar en général et à Thiaroye en particulier. Les transports dans cette commune sont l'un des aspects les plus problématiques pour les populations d'abord, et pour les autorités ensuite. Située à une vingtaine de kilomètres du centre-ville, elle constitue un dortoir pour beaucoup de personnes. Quotidiennement, des populations font la navette pour aller au centre-ville afin de vaquer à leurs occupations.

La structure urbaine de Thiaroye n'est pas adéquate pour une bonne mobilité des personnes et de leurs biens. En effet, cette zone est caractérisée par un mauvais aménagement de l'espace. Les rues sont sinuées et restreintes. On observe également des quartiers inondables. Ceci constitue un handicap majeur pour les automobilistes car ils ne peuvent pas accéder à certaines zones. Les infrastructures routières existantes laissent à désirer. La voirie est à majorité dégradée. Et on note un manque notoire de garages. On observe dans la commune de Thiaroye un déséquilibre profond entre l'offre et la demande de transport. Les acteurs de transport dictent leur loi sur les routes. En dehors du manque de confort noté au niveau des véhicules et de la cherté des prix des transports, on assiste à un sectionnement abusif des trajets.

Pourtant malgré la pluralité de ces problèmes, les transports jouent un rôle important dans la commune de Thiaroye. Ils sont pour les habitants un moyen d'aller à leur lieu de travail. Mais aussi les transports sont une source d'emplois considérable. Beaucoup de personnes investissent dans ce secteur employant ainsi les jeunes en qualité de chauffeurs, apprentis chauffeurs, mécaniciens etc. Les transports ne sont pas en reste sur le plan social et culturel. Ils sont un outil pour créer l'harmonie sociale. C'est dire que les transports sont le socle de la cohésion sociale.

En somme ce mémoire aura pour but de faire comprendre les transports dans la commune de Thiaroye. En effet, il s'agira de faire le diagnostic de la mobilité et du transport dans cette commune afin de permettre une meilleure prise en charge des préoccupations des populations en matière de transport.

I. LA PROBLEMATIQUE

1. Le contexte

Par le biais des déplacements, les hommes ont peuplé les différentes parties de notre planète. De là on en déduit que les déplacements sont à l'origine du peuplement de l'humanité. Ces déplacements des hommes à la quête des lieux d'habitation peuvent être considérés comme la première forme de transport que l'humanité ait connue. Et pourtant ces déplacements des hommes n'étaient pas une chose facile. En effet, ils disposaient des moyens de transport rudimentaires. Les hommes préhistoriques ont commencé leurs déplacements avec la marche à pied. Ensuite, ils ont utilisé les animaux avec la cavalerie. Enfin les pirogues ont été pour ces hommes des moyens de transport incontournables. Ainsi, la problématique des transports n'est pas une affaire nouvelle au sein des communautés humaines. Depuis longtemps, les chercheurs ont fait des transports des sujets d'étude. Le transport a aussi permis aux hommes, de par leur regroupement dans un lieu, la création des premières villes.

La révolution industrielle au XIX^e siècle est à l'origine de la performance de la mobilité. En effet, la création des moyens de transports plus fiables a permis une meilleure mobilité des hommes et de leurs biens sur l'ensemble du globe. Partout à travers le monde, la majeure partie des mouvements humains se maintiennent grâce à ces moyens de transport mécaniques.

De nos jours, on a constaté que de plus en plus les transports dans les agglomérations préoccupent les autorités du fait leurs impacts sur le plan politique, le plan économique et le plan social. S'il en est ainsi, c'est parce que les transports sont au centre de la vie économique, politique et sociale des hommes.

Dans le monde d'aujourd'hui la mondialisation et la globalisation des économies ont fait que le développement des transports est un enjeu majeur. De ce fait, les puissances économiques ont fait des transports une priorité dans leurs politiques. Ce phénomène ne se limite pas seulement dans les pays industrialisés. En effet, dans les pays en voie de développement en général et dans les pays sud sahariens en particulier, les aspects liés aux transports occupent une place de choix dans les prises de décisions politiques. Malgré la priorité accordée au secteur du transport, celui-ci reste un défi à relever. D'une manière générale, les agglomérations sont confrontées aux problèmes de transport. Ces phénomènes sont observables dans les pays sous-développés. Ces défis occupent une place importante dans les thèmes de la géographie humaine. En d'autres

termes, dans les pays africains au sud du Sahara, la mobilité des hommes préoccupe tout le monde.

Le Sénégal est exemple éloquent dans le domaine des transports. En effet, les villes sénégalaïses éprouvent d'énormes problèmes de mobilité. Cette situation est observable à Dakar. La difficulté liée aux transports s'accroît en quittant le centre-ville pour aller à la banlieue. Dans la périphérie dakaroise, la forte concentration de personnes et le manque d'infrastructures ont fait qu'il est difficile de se déplacer. Les fortes densités de population dans la banlieue ne datent pas d'aujourd'hui. Pendant ces dernières décennies, on a assisté à une ruée massive des campagnards vers les villes. La capitale sénégalaïse a accueilli de personnes en provenance des campagnes que les autres régions. Cette migration a augmenté considérablement la population de la banlieue car ces arrivants se sont installés dans la périphérie de Dakar. Cette croissance de la population urbaine pose beaucoup de problèmes dont ceux liés aux transports occupent une place importante.

Dans commune de Thiaroye, la population est préoccupée par les transports ainsi que les autorités locales. Ce phénomène est dû à la position de la zone dans le développement économique de Dakar. Elle occupe une place stratégique dans l'économie de la capitale sénégalaïse. La commune Thiaroye abrite le domaine industriel de Dakar et dispose un marché de renommé régional qui a d'elle un pôle économique de la capitale sénégalaïse.

Dans la capitale sénégalaïse, Dakar en l'occurrence la problématique des transports est au centre des débats politiques sociaux, économiques et même culturels. Ce phénomène est plus explicite dans la banlieue. Les populations de cette zone ont besoin de se déplacer tous les jours pour rallier le centre-ville, les quartiers périphériques de la capitale sénégalaïse mais aussi le reste du territoire sénégalaïs.

L'on se demande quelle est la place des transports dans la Commune des Thiaroye ? En d'autres termes quels sont les apports des transports dans la vie économique, sociale, politique et culturelle de la commune de Thiaroye?

Cette interrogation est trop complexe et suscite divers points de vue :

D'abord sur le plan socioculturel, les transports dans la Commune de Thiaroye permettent aux personnes de se déplacer. En effet, les moyens de transports sont dominés par les voitures. Ils déplacent les personnes d'un lieu à un autre. Ces déplacements renforcent les liens de parenté mais aussi créent l'harmonie au sein des populations de la

localité. Lors des cérémonies comme les mariages, les baptêmes les personnes utilisent des moyens de transport pour y aller. On peut donc souligner que les transports dans la Commune de Thiaroye sont le moteur de la vie socioculturelle des personnes dans cette communauté.

Ensuite sur le plan économique, les transports occupent une place importante. Rappelons que Thiaroye abrite un grand marché où on trouve plusieurs produits venant de partout au Sénégal et même du reste du Monde. Les transports dans la Commune assurent les déplacements des marchandises et des commerçants. Quotidiennement, les personnes prennent les moyens de transport pour aller au centre commercial de Thiaroye. Les moyens de transport sont pour les travailleurs, élèves, bref pour la communauté de Thiaroye des moyens d'aller au travail. Tout ceci a permis de dire que sans les transports, l'économie de Thiaroye perdurerait dans des problèmes.

Même si les transports sont primordiaux dans la Commune de Thiaroye, il n'en demeure pas moins qu'ils regorgent de contraintes. La voirie urbaine est à majorité dégradée. En effet, dans la Commune de Thiaroye les routes sont détruites du fait des eaux de pluies et du fait de l'intensité de la circulation. A cela s'ajoute la mauvaise gestion de ces infrastructures. Ces phénomènes occasionnent les embouteillages excessifs. Sur les routes, on observe aussi de très longues attentes des usagers pendant les heures de pointe. Les personnes désirant voyager attendent plusieurs minutes et même parfois plusieurs heures avant d'avoir un véhicule de transport. Dans la Commune de Thiaroye, on note un déséquilibre entre les moyens de transport et les voyageurs. En d'autres termes, la demande en moyens de transports est supérieure aux moyens disponibles. Cela cause ainsi beaucoup de conséquences comme les retards dans les lieux de travail. En dehors de ce déséquilibre, il est aussi important de souligner les sectionnements abusifs des trajets. Cela ne profite pas aux usagers. Ces derniers sont victimes de la cherté des prix de transport. Les transports dans la Commune de Thiaroye ont plusieurs revers qui, s'ils ne sont pas réglés risquent de compromettre la vie quotidienne des populations de Thiaroye.

Face à cette situation actuelle des transports dans la commune de Thiaroye, il est crucial de se demander en quoi il est intéressant d'étudier les transports dans cette localité ?

2. La justification du sujet

La géographie en tant science descriptive du sens étymologique du terme s'est longtemps intéressée aux questions de la mobilité des hommes sur la planète. La mobilité des hommes, du fait de son importance dans les sociétés humaines, continue de faire l'objet de recherches au sein de la communauté scientifique. Ainsi, les recherches géographiques occupent une place importante dans le monde d'aujourd'hui. C'est dans cette logique que **Gabriel Wackermann³**, affirme : « *la géographie, comme toute les sciences sociales et économiques, n'est pas neutre. Elle subit l'influence d'idéologiques, de religions, de philosophies, de systèmes culturels ou/ et politico-économiques existants ou préconisés. Elle suit des courants de pensées, voire certaines modes intellectuelles scientifiques, artistiques* » (Wackerman, 2000). Dans ce passage l'auteur nous fait savoir que le domaine d'intervention de la géographie ne laisse aucun aspect de vie humaine. C'est-à-dire les transports dans vie de tous les jours sont un casse-tête pour les sociétés humaines. En d'autres termes, les questions liées aux transports sont et doivent être une préoccupation des géographes. Elles doivent être impliquées dans leurs domaines de recherches. Dans cette mouvance, les nouveaux chercheurs dans la géographie ont la légitimité de travailler dans le domaine des transports.

Dans la Commune de Thiaroye comme dans la plupart de la banlieue dakaroise, les transports sont au centre des débats politiques. Ils créent beaucoup de problèmes pour les autorités municipales et étatiques.

Si dans les développés les problèmes des transports sont presque révolus, on est loin de ce stade dans les pays en voies de développement. Les pays africains en général et les pays sud sahariens en particuliers sont confrontés à des problèmes liés aux transports. Ces phénomènes sont liés à grande partie à l'urbanisation. Les réflexions sur les transports continuent encore de faire des objets s'étude pour les auteurs. Le thème des transports a toujours été l'objet d'étude pour beaucoup d'écrivains. Ainsi, la**Revue Hérodotes**'est interrogée sur le rôle de la géographie. En effet, la revue⁴ pose à juste titre une question fondamentale : « *à quoi servant les géographes ? Quel est et quel peut-être leur rôle au sein de la nation ?* » (La revue Hérodote 1984). Pour répondre à cette question l'auteur précise : « *savoir penser l'espace terrestre dans la complexité à*

³Gabriel Wackerman, géographie humaine, 2000, paris, Elipses Edition Marckerting S.A, 352 pages

⁴ La Revue Hérodote de géographie et géopolitique : les géographes, l'action et la politique, 1984, Paris, La découverte, 317 pages

différents niveaux d'analyse, depuis les représentations planétaires jusqu'au terrain où l'on agit, est aujourd'hui de plus en plus indispensable. Mais ce n'est pas une tâche facile et elle exige, pour être mené à bien, des géographes conscients de leur efficacité et leurs responsabilités » ((La revue Hérodote 1984). Dans ce passage il est met en évidence la responsabilité des géographes face à la difficulté de cette science, la géographie en l'occurrence. Donc à l'échelle macro spatiale comme à l'échelle micro spatiale les géographes doivent impliquer dans leurs recherches l'ensemble des problèmes touchant les sociétés humaines.

Cette Revue est une source d'inspiration considérable. C'est ainsi que le thème portant les transports dans la Commune de Thiaroye a été choisi. Car les transports constituent à l'échelle nationale et à l'échelle communale un défi à relever pour les populations mais pour les autorités. Tous les jours les populations de la Commune de Thiaroye rencontrent d'énormes difficultés liées à la mobilité. En effet, l'insuffisance des moyens de transports et la mauvaise qualité des infrastructures sont les causes de ces problèmes de transport dans la capitale sénégalaise.

La géographie doit donc apporter sa contribution dans les questions qui touchent les sociétés humaines. Dans cette mouvance les transports dans la commune de Thiaroye occupe une place importante. D'ailleurs ils suscitent de nombreuses questions qui méritent d'être étudier. En d'autres termes, dans la Commune de Thiaroye, les pouvoirs locaux et l'Etat du Sénégal ont besoin des études dans ce domaine. Ces études permettront aux autorités de saisir les problèmes de la mobilité et du transport afin d'apporter des solutions.

A la question comment trouver les problèmes soulevés par les transports et de les exposer aux autorisés enfin que ces derniers puissent apporter des solutions, les géographes doivent être au-devant de la scène.

Au regard des conceptions que ces auteurs précédemment cités ont des transports, et au regard de l'état actuel des transports à Thiaroye, on peut souligner la légitimité de travailler sur les transports dans la commune de Thiaroye. Ceci permettra aux populations et aux autorités de mieux cerner la problématique des transports dans cette localité.

3. L'état de l'art

a. revue de la littérature

Depuis très longtemps la mobilité des hommes dans les agglomérations a fait l'objet de recherche en géographie en général et en géographie humaine en particulier. Ainsi, de nombreux auteurs ont apporté une contribution considérable pour l'étude des transports en général.

➤ Les ouvrages

Selon **Beforebidhang Roselyne⁵** « *l'amélioration du service urbain de transport est la base d'une politique de gestion comme la prolifération des maisons et la hausse de la demande des transports* » (Roselyne, 2007). Dans cet ouvrage l'auteur souligne que dans les transports urbains, la prise de conscience d'une augmentation aussi bien quantitative que qualitative des transports dans les villes devient importante.

Enda Graf, Enda Sahel et Afrique de l'Ouest⁶ a fait un diagnostic de la ville de Pikine. Après avoir étudié l'histoire de la ville, les auteurs ont évoqué les caractéristiques démographiques. Avec une population élevée, la densité de la ville de Pikine est relativement élevée. A cela s'ajoute l'étude de l'urbanisation et l'occupation spatiale mais aussi la présentation des services sociaux de base. Le secteur des transports est largement développé dans cet ouvrage. Il constitue une source d'emploi incontournable. En effet, selon ce rapport « *Le transport est un secteur important dans la vie des populations de la ville de Pikine. Il occupe la troisième (3ème) place en termes d'activités. Il occupe la première place des emplois accompagnant les mouvements pendulaires. 63% des employés qui rentrent tous les soirs dans la banlieue travaillent dans ce secteur* ». Malgré ces aspects positifs, les transports présentent des limites dans la ville de Pikine. C'est pourquoi **Enda Graf, Enda Sahel et Afrique de l'Ouest** affirme que « *Le secteur du transport est confronté principalement à la crise de la mobilité urbaine. Plusieurs facteurs le caractérisent : insuffisance et vétusté des infrastructures physiques, surpopulation et vétusté du parc automobile et leurs corollaires (accidents, pollutions), absence d'une vision de la ville (planification), incivisme des conducteurs et des usagers,*

⁵ Beforebidhangroselyne, « mobilité urbaine et renouvellement du parc cars rapides et ndiagandiaaye : quelle évolution dans les conditions du transport à Dakar » ENEA, 2007,99 pages,

⁶ Enda Graf Sahel, Enda Sahel et Afrique de l'Ouest : « Pikine aujourd'hui et demain Diagnostic participatif de la ville de Pikine (Dakar, Sénégal) » Mai 2009, 110 pages

dégradation de l'image de la ville et une carence de l'Etat dans la gestion de cet important facteur du développement économique et social » (ENDA, Mai 2009)

Xavier Godard et P.Tournier⁷ ont apporté leur contribution dans la littérature des transports dans leur ouvrage intitulé « *les transports urbains en Afrique à l'heure d'ajustement* » (Teurnier, Mai 1992). Dans ce livre les auteurs mettent en évidence la manière dont secteur informel a répondu aux besoins des transports surtout dans les années 1980.

Thibault Le renard⁸ affirme dans son mémoire de maîtrise intitulé « *les cars rapides de Dakar : Etude ethnographique d'un modèle de transport urbain* » que : « *il est difficile de se dérober à ces imbrications de champs de recherche car les cars rapides au-delà de leur apparence anarchique sont ce que l'on pourrait appeler un système dans système. Les rapports de pouvoir, de parenté, de clientèle en font une coopération professionnelle hiérarchisée et organisée selon des règles, qui bien que tacites, n'en sont pas moins contraignantes* » (Thibault, Septembre 1993). En effet, dans ce passage l'auteur retrace les principales difficultés rencontrées par les populations de Dakar. Ces problèmes de transports vécus quotidiennement par les populations urbaines de Dakar sont liés aux Cars rapides. Ces derniers ont leurs propres règles par rapport aux modes de fonctionnement. Les tarifs de transports des Cars rapides sont différents des autres moyens de transports dans la ville. On observe un sectionnement abusif des trajets par les transporteurs des Cars rapides. Cependant malgré ces difficultés liées aux Cars rapides dans les transports urbains de Dakar, il n'en demeure pas moins que ces derniers occupent une place importante dans les transports à Dakar. Continuant toujours ses appréciations sur les transports de Dakar par le biais des Cars rapides, **Thibault Le renard**souligne dans son mémoire que « *pourtant, aux yeux des pouvoirs publics, ils (les cars rapides) représentent certainement le comble du désordre en matière de transport urbain* » (Thibault, Septembre 1993). Dans cette mouvance l'auteur du mémoire nous donne la manière dont les pouvoirs apprécient ces Cars rapides. En d'autres termes, **Thibault Le renard**met en évidence l'idée selon laquelle les Cars rapides renforcent ou bien augmentent les problèmes liés aux transports à Dakar car ces véhicules se particularisent par leur pluralité et sont souvent dépourvus de règles de fonctionnement.

⁷Xavier Godard et P.Tournier « Les transports urbains en Afrique à l'heure d'ajustement », édition Kartha et Enrets, mai 1992, 324pages

⁸Thibault le Renard, « *les cars rapides de Dakar : Etude ethnographique d'un modèle de transport urbain* » sous la direction de Michelle Cros, septembre 1993, 106 pages

MboupMansour⁹ retrace les impacts des infrastructures routières sur la mobilité. Selon l'auteur, les infrastructures routières jouent un rôle important dans le système des transports. Mais l'évaluation des pertes de temps liées à la structure de la ville ont des conséquences négatives sur l'économie. En effet, les voitures coincées dans les embouteillages consomment beaucoup de carburants alors que ceci impact négativement sur le rendement des chauffeurs. (Mboup, 2009)

La problématique des accidents de circulation et l'état des infrastructures sont aussi des sources d'inspiration pour certains auteurs. En effet **Ndiaye Ibrahima¹⁰**, dans son ouvrage intitulé « *la planification urbaine et la problématique de la mobilité à Dakar* » met en évidence la mauvaise planification urbaine caractérisée par la forte concentration des équipements au centre-ville. Ceci est selon **Ndiaye Ibrahima** la cause des problèmes liés aux moyens de déplacement des populations. Il soutient que les accidents à Dakar sont liés à impraticabilité des routes, à la vétusté du parc, au non-respect des règles de conduite et à l'indiscipline notable des usagers (Ndiaye, 2002).

Ndiaye Ibrahima¹¹ a fait une synthèse des transports au Sénégal. Dans son ouvrage intitulé « *Le secteur du transport : tendances, enjeux et orientations politiques* », il a mis en évidence les lettres de politique sectorielle des transports(PST) tout en insistant sur le PST2 c'est-à-dire de 1998 à 2005. Cette politique a comme objectif majeur la mise en œuvre d'actions pour améliorer la disponibilité et la qualité des interventions de l'Etat dans le domaine des transports. Elle a aussi comme objectif l'amélioration de la compétitivité globale de l'économie sénégalaise. Sur le plan démographique, l'auteur a mis en exergue le paradoxe de la répartition spatiale de la population du Sénégal. Ce phénomène est illustré par la région de Dakar. En effet, selon **Ndiaye Ibrahima** « *Près de 40% de la population vit en zone urbaine. La région de Dakar se caractérise par une forte concentration humaine : plus de 2 millions de personnes (plus d'un quart de la population du pays) se concentrent en effet sur une superficie estimée à seulement 550 km² avec une densité de 4 147 habitant au km²* » (Ndiaye, Le secteur du transport: tendances, enjeux et orientations politiques, Mai 2008). Ceci est un problème pour les populations de Dakar. Cette forte concentration de

⁹Mboup Mansour, « gestion urbaine et mobilité: effets des programmes d'infrastructures routières sur l'aménagement urbain et la mobilité à Dakar » ENEA ,2009

¹⁰Ndiaye Ibrahima, « la planification urbaine et la problématique de la mobilité à Dakar », ENEA, 2002,200 pages

¹¹ Ndiaye Ibrahima, « Le secteur du transport : tendances, enjeux et orientations politiques », Enda Sahel et Afrique de l'Ouest, Mai 2008, 52 pages

population dans la capitale sénégalaise est l'une des causes principales des problèmes de transports dans la banlieue dakaroise. Sur le plan économique, les transports jouent un rôle important. Du fait de ces apports dans le produit national brut(PIB), le secteur du transport constitue un pivot du développement économique du Sénégal. En d'autres termes, **Ndiaye Ibrahima(2008)** soutient que « *Les services de transport représentent 12% du PIB du Sénégal. Ce chiffre est en augmentation significative sur les 5 dernières années (9,8% il y a 5 ans), tiré à la hausse par le développement du transport routier, qui assure 90% du transport de marchandises dans le pays* ». Dans le cadre des orientations macro-économiques actuelles, le secteur du transport joue un rôle primordial. En effet, on assiste à l'implication des transports dans le document de stratégie de réduction de la pauvreté(DRSP), dans la c(SCA) et dans les objectifs du millénaire pour le développement. C'est pourquoi, **Ndiaye Ibrahima(2008)** affirme que « *Pour atteindre les objectifs aussi bien du DRSP, que de la Stratégie de Croissance Accélérée, le secteur du transport doit jouer un rôle crucial* ».

Thiam Ousmane¹²(1984), dans sa thèse retrace les fonctions des transports. En effet, les transports ont, selon lui une fonction plurielle dans les pays en voies de développement en général et le Sénégal particulier. Ses rôles économiques permettent l'articulation entre les sphères de la production et la consommation ; ses dimensions culturelles, les transports sont révélateurs de comportement donc mode de vie et politico-administratif ; ils autorisent la continuité spatiale du fonctionnement de l'appareil de l'Etat (Thiam, 1984).

Wolkowisch Maurice¹³ est un auteur très connu dans le domaine des transports du fait de ces travaux. En effet dans deux de ses ouvrages intitulés respectivement « *géographie des transports* » (Wolkowisch, 1973) et « *géographie des transports* » (1992). Maurice wolkowisch nous souligne les mutations des transports en nous les décrivant dans le monde. Cet auteur nous retrace les impacts des transports dans l'organisation et le développement spatial. Cette idée est rapportée par **Wolkowisch Maurice**¹⁴ dans ces propos : « *l'établissement des réseaux de transport favorise les mouvements des hommes et de marchandises, stimule la croissance de l'activité*

¹²Thiam Ousmane, « transport et rééquilibrage régional dans les pays du tiers monde : cas d'application du Sénégal » thèse de doctorat, ingénieur en économie de transports à l'université d'AIX Marseille II, 413 pages

¹³ Wolkowisch Maurice « *géographie des transports* », Paris, A. Collin U, 1973, 384 pages

¹⁴Wolkowisch Maurice « *géographie des transports* » Paris, A. Collin, 1992, 191 pages,

économique; de nouvelles créations appellent la création d'usines ; des marchés de consommation s'ouvrent à la production de régions agricoles lointaines » (Wolkowisch, Géographie des transports, 1992). En effet, selon l'auteur les transports rythment la vie des hommes mais jouent un rôle important dans la vie économique.

➤ Les articles

Selon la **Banque Mondiale et République du Sénégal¹⁵** dans un Rapport préliminaire au Sénégal sur « *politique sectorielle des transports urbains* », « *Dakar, dans le paysage urbain de l'Afrique subsaharienne, dispose d'une spécificité en matière de transport en commun, vu la palette de services existants et le nombre important d'usage de ces services, de dernier chiffre en date (1980) montrant que 63% des déplacements motorisés se font par transport en commun* » (Banque Mondiale et République du Sénégal, Mai 1995). C'est dire à Dakar comme d'ailleurs dans la plupart des capitales des pays au sud du Sahara, le transport en commun occupe la majeure partie des transports dans les déplacements des personnes. Cette situation est due au fait que dans les pays sous-développés les hommes n'ont pas de moyens. A cet effet les voitures particulières ne sont pas nombreuses par rapport aux besoins en transport. Cependant pour pallier à ce phénomène les populations de la ville de Dakar s'adonnent aux transports en commun. Dans ce rapport cité précédemment nous retenons que : « *suite à la libéralisation des importations en 1986, le taux de nouvelles immatriculations de véhicules au Sénégal continuer d'augmenter* ». En effet, la hausse du nombre de voitures a un impact considérable dans les transports au Sénégal en général et à Dakar en particulier. Ceci soulève également la problématique des infrastructures routières mais aussi le trafic dans l'agglomération dakaroise. La prolifération des voitures à Dakar est à grande partie la cause des embouteillages qu'on rencontre quotidiennement dans la capitale sénégalaise. Ces derniers limitent la durée de vie des routes. Donc on peut retenir que ce rapport soulève un problème récurrent dans la société sénégalaise qui est bien sûr comment réduire le nombre de voitures circulants dans la voirie urbaine et qui ne le devraient pas. C'est cette mouvance que les autorités ont mis en place avec certaines sociétés privées les minibus de marque TATA.

¹⁵Banque Mondiale et République du Sénégal, Rapport préliminaire au Sénégal sur « *politique sectorielle des transports urbains* », mai 1995

Mouhamadou Mawloud Diakhaté¹⁶, souligne que « *la population de l'agglomération dakaroise est passée de 1 735 000 habitants en 1992 à 2 215 000 en 2002, soit un taux d'accroissement annuel de 2.8% plus de 25% de la population du Sénégal vivent sur un espace d'environ 550km², soit 0.28% du territoire national. Inégalement répartie autour des trois pôles principaux que sont Dakar-ville (42%), Pikine-Guédiawaye (45%) et Rufisque-Bargny (13%), la population subit une carence des modes de transports public et privé aggravée par l'augmentation de la demande de transport* » (Diakhaté, Juin 2007). Dans ce passage en particulier **Diakhaté** met en évidence la corrélation existante entre l'évolution de la population dakaroise et la demande en transport. Auparavant il a décliné l'augmentation soutenue des habitants dakarois durant cette dernière décennie et les problèmes de la population liés aux transports à cause de cet effet. Donc on peut retenir avec **Diakhaté** que la prolifération des habitants dakarois est une des causes principales des problèmes de transport dans la communauté dakaroise. L'auteur ne s'arrête pas là sur les transports à Dakar. En effet, il a mis exergue l'impact du centre-ville dakarois sur les transports. Dans cet article récemment cité, **Mouhamadou Mawloud Diakhaté** affirme que « *des douzaines de milliers de personnes convergent vers Dakar-centre tous les jours* ». Le centre- ville de Dakar abrite la majeure partie des services de la région. C'est pourquoi la majeure partie des flux convergent vers ce centre-ville.

b. Critique de la littérature

A ce stade de notre travail il est intéressant de donner une appréciation à l'ensemble des recherches que nous avons faites. En effet, pour la réalisation de notre étude, nous avons consulté beaucoup de documents. Même si ces ouvrages ont occupé une place importante dans notre travail, il n'en demeure pas moins que ces ouvrages aient des failles. Ces dernières existent dans tous les documents que nous avons consultés.

Les ouvrages généraux que nous avons lus manquent d'actualité. En effet, ces ouvrages traitent dans la majorité des transports dans les pays industrialisés. En dehors de la localisation des milieux étudiés, le problème de la temporalité s'impose. Ainsi, ces auteurs dans la majeure partie ont travaillé sur ces dernières décennies.

¹⁶Diakhaté Mouhamadou Mawloud, « sociologie-anthropologie : déséquilibre du tissu urbain et problématique de la mobilité dans l'agglomération dakaroise : analyse factorielle de la crise du transport terrestre et éléments de gestion des déplacements urbains », article no 6, juin 2007

Les thèses et les mémoires ne sont pas en reste. La plupart de ceux-ci traitent de la mobilité dans les milieux urbains. Les auteurs mettent l'accent sur les problèmes des transports en zone urbaine. Certains mémoires essayent de donner des solutions aux problèmes. Et ceci, nous ne le considérons pas comme étant le rôle du chercheur.

c. Discussion conceptuelle

Cette partie de notre travail porte sur la discussion des concepts ayant un ou des rapports avec le sujet de recherche. Elle met en exergue les mots qui nous permettent de bien saisir notre thème de travail. A ce stade la question qui mérite d'être posée est : qu'est-ce qu'un concept ? Ou bien quelle définition peut-on donner au concept ?

Bailly Antoine et Beguin Hubert¹⁷ (2001) nous en donnent une définition dans leur ouvrage intitulé « *Introduction à la géographie humaine* ». A la page 26 cet ouvrage ils définissent le concept ainsi : « *le concept est donc une représentation mentale abstraite de la réalité à partir de laquelle la connaissance s'opère* » (Beguin, 1982-2001). Dans ce passage les auteurs définissent le concept comme étant un support de connaissance. Donc s'inspirant de cette définition on peut en déduire le concept est un mot ou expression qui a pour objet de stimuler le savoir au sein des scientifiques. On va alors saisir de cette opportunité pour expliquer les concepts qui concernent notre domaine de recherche afin de bien explicité notre sujet.

Dans les travaux de nos prédecesseurs, d'aucuns ont tendance à confondre le concept de ville et le concept de commune. De ce fait travaillant sur la commune nous avons jugé intéressant de faire la différence entre la commune et la ville.

➤ Ville et Commune

Dans le langage commun comme dans les textes scientifiques, les personnes ne sont pas d'accords sur une même signification de chacun de ces termes. En effet, **Lacoste Yves¹⁸ (2007)**, dans son dictionnaire de la géographie intitulé « *de la géopolitique aux paysages* », définit la commune comme une « *circonscription administrative (...) la plus petite, héritière de la paroisse de l'ancien régime, qui reflète l'aménagement très ancien des terroirs agricoles plus ou moins favorables* » (Lacoste, 2007). Selon l'auteur la commune est la conséquence d'un développement des

¹⁷Antoine Bailly et Hubert Beguin, « *Introduction à la géographie humaine* » Edition Armand Colin, Paris, 1982,2001, 374pages.

¹⁸Yves Lacoste, « *de la géopolitique aux paysages* », Edition Armand Colin, Paris, 2007, 413 pages

agglomérations villageoises. **Lacoste Yves** met en évidence l'impact du développement économique de la révolution industrielle sur les gros villages agricoles. Au XIX^e siècle les transformations socio-économiques survenues en Europe en général et en France en particulier ont modernisé beaucoup de villages au tel point qu'ils sont devenus de grandes agglomérations et qui, par la fin deviennent des communes. Donc d'après cet auteur la commune est un héritage du régime qui a vécu pendant la révolution industrielle.

Cependant selon **Derruau Max¹⁹ (1987)**, la ville est une « *agglomération importante, aménagée pour une vie collective (cet aménagement constitue l'urbanisme) et dont une partie notable de la population non agricole ou d'activités agricoles* » (Darruau, 1987). Cette définition repose sur des aspects importants qui sont la taille des habitations, la vie des hommes et leurs activités. En d'autres termes, la ville est selon **Derruau Max** un grand lieu d'habitation avec plusieurs personnes et dont leurs occupations ne concernent pas les aspects agricoles.

En somme on peut retenir avec **Lacoste Yves (2007)** et **Derruau Max (1987)** que la ville et la commune présentent des différences qui ne sont pas négligeables. Si le premier considère la commune comme héritage, le second soutient que la ville est lieu où on ne pratique pas des activités agricoles.

Dans son ouvrage **Lacoste Yves (2007)** souligne une autre définition de la commune. En effet, l'auteur affirme que la commune est une « *forme d'organisation économique et sociale qu'ont connue presque toutes société à l'exception des petits groupes vivant de cueillette* ». Dans ce passage l'auteur définit la commune comme étant le lieu où les cultures n'existent pas. Cette définition de la commune l'assimile à la ville si on se refaire à la définition de **Derruau Max (1987)**.

Ainsi **Georges Pierre et Verger Fernand²⁰ (2006)** définissent la commune comme « *héritière de paroisses de l'ancien régime, c'est la plus petite division administrative de la France* ». Les auteurs ont mis ici en évidence la fonction administrative de la commune. Elle n'est rien d'autre qu'une portion du territoire dont elle en est la plus petite. Mais **Georges Pierre et Verger Fernand (2006)** apportent une autre définition de la ville remettent en cause l'ensemble des idées développées précédemment sur ce concept. Selon ces auteurs, la ville est un « *groupement de population aggrégée défini par un effectif de population et par une forme*

¹⁹Max Derruau, « géographie humaine », Edition A. Colin, Paris, 1987, 431pages

²⁰Pierre Georges et Fernand Verger, dictionnaire de la géographie, 9^e édition de mise à jour, quadrige/PUF, 2006, 472 pages

d'organisation économique et sociale. Suivant les conventions statistiques de chaque pays, la désignation de ville est appliquée à des groupes d'un moins 2000 d'habitants, 5000 ou 10000 d'habitants » (Verger, 2006)

Au terme de l'analyse des concepts de ville et de commune, il apparaît que ces deux mots présentent des relativités en matière de leurs sens. D'abord les auteurs ne sont pas d'accords sur une même définition de la ville mais aussi leur point de vue diverge sur la signification de la commune. Toutefois nous retenons qu'au Sénégal la ville et la commune ont une certaine différence. En effet, toutes les villes sont des communes mais toutes les communes ne sont pas des villes. Par exemple Thiaroye est une commune mais elle n'est pas considérée comme une ville. En d'autres termes, la commune de Thiaroye appartient à la ville de Pikine. Le code des collectivités locales du Sénégal a donné une définition à la commune. Selon **l'article 77** de ce code « *La commune est une collectivité locale, personne morale de droit public. Elle regroupe les habitants du périmètre d'une même localité unis par une solidarité résultant du voisinage, désireux de traiter de leurs propres intérêts et capables de trouver les ressources nécessaires à une action qui leur soit particulière au sein de la communauté nationale et dans le sens des intérêts de la nation* ».

➤ Transport

Le mot « transport » est un concept important dans notre travail car notre sujet porte sur lui. Etymologiquement le mot transport signifie changer de place. Ceci est illustré par **Lacoste Yves²¹** dans son dictionnaire de la géographie. En effet, dans cet ouvrage l'auteur affirme à propos du transport que « *du latin trans, par-delà, à travers et postare, porter : faire changer de place. Les transports se définissent à la fois par la nature de ce qui est transporté, le mode de transport utilisé et l'itinéraire emprunté* ».

Cependant le terme transport ne laisse pas indifférent **Georges Pierre et Verger Fernand²² (2006)**. Selon ces auteurs « *d'une façon générale, il y a transport dès qu'il y a déplacement de marchandises ou de personnes d'un point à un autre. Les transports se caractérisent à la fois par la nature de l'objet transporté, par le mode de transport employé et par le cheminement suivi entre le point de départ et le point d'arrivé* »

²¹Yves Lacoste, « de la géopolitique aux paysages », Edition Armand Colin, Paris, 2007, 413 pages

²²Pierre Georges et Fernand Verger, dictionnaire de la géographie, 9^e édition de mise à jour, quadrige/PUF, 2006, 472 pages

➤ Le trafic

Le trafic est aussi un concept important dans le domaine des transports du fait de la circulation des personnes et leurs biens. **Lacoste Yves²³** (2007) revient sur le sens polysémique terme. Dans son dictionnaire, il met en évidence de manière étymologique l'évolution du terme trafic. A cet effet il soutient que « *origine incertaine, de l'italien trafficare tromper, traiquer. C'est au milieu du XIX^e siècle que ce terme jusqu'alors commercial commence à désigner en Angleterre le mouvement général des trains puis celui des navires et plus tard celui des avions-traffic maritime, traffic aérien- et on parlera au début XX^e siècle de traffic routier. Le terme traffic conserve ses connotations délictueuses d'origine dans les expressions traffic d'armes et traffic de drogues* ».

En revanche **Georges Pierre et Verger Fernand²⁴(2006)** affirme que : « *que le traffic est un mouvement des agents de transport et des marchandises sur un axe de circulation. Le traffic d'une route par exemple peut s'exprimer simplement sur le nombre de voitures et de camions qui circulent sur cette route dans chaque sens, ou, plus précisément, par le nombre de personnes et la qualité des marchandises* ».

➤ Mobilité

Selon **Brunet Roger²⁵(2006)** la mobilité est « *comme une forme de mouvement qui exprime par un changement de position. Ce changement de position peut être géographique, social (changement de lieu), celle est qui exprimée par les migrations complexes. Il peut dépendre de plusieurs facteurs dont le revenu, la catégorie socioprofessionnelle, la motivation, l'infrastructure et l'offre de transport nécessitant des moyens de mise en œuvre* » (Brunet, 2006).

Ainsi **Georges Pierre et Verger Fernand²⁶**pensent que la mobilité est « *plus ou moins forte tendance ou déplacement d'une population d'une région ou d'un pays à un autre, de la campagne vers les villes* »

²³Yves Lacoste, « de la géopolitique aux paysages », Edition Armand Colin, Paris, 2007, 413 pages

²⁴Pierre Georges et Fernand Verger, dictionnaire de la géographie, 9^e édition de mise à jour, quadrigue/PUF, 2006, 472 pages

²⁵Brunet Roger, les mots de géographie : dictionnaire critique, France, Europe Média Duplication, 2006, sas, 520 pages

²⁶Pierre Georges et Fernand Verger, dictionnaire de la géographie, 9^e édition de mise à jour, quadrigue/PUF, 2006, 472 pages

Ces auteurs ont avancé l'idée de déplacement dans leurs définitions de la mobilité. **Brunet Roger**²⁷a même évoqué la notion de motif dans la mobilité. Mais pour sa définition la mobilité n'est que l'affaire des hommes. Cette pensée est défendue par **Pierre Georges et Fernand Verger**²⁸. Pour ces derniers la mobilité n'existe que si des personnes changent de position, de localisation.

Mais la mobilité à Thiaroye est les mouvements des personnes des maisons vers le marché et vers les lieux de travail. C'est les entrées et les sorties de marchandises par le biais des moyens de communication. A cela s'ajoute des déplacements des habitants à l'intérieur de la commune mais aussi vers le reste du pays.

d. Question de recherche

A ce stade de notre travail, nous avons jugé intéressant de soulever une interrogation. Cette dernière va nous permettre de mieux canaliser notre travail car pour toute démarche scientifique, il est important de se poser des questions. Ces questions sont pour les chercheurs un moyen d'approfondir leurs travaux. C'est dans cette logique que nous nous poser la question suivante :

Comment sont les transports dans la commune de Thiaroye ?

e. Les hypothèses de recherche

- Le système de transport est multidimensionnel dans la commune de Thiaroye.
- Les conditions de transport sont une préoccupation pour les populations.
- Les transports présentent des limites à Thiaroye.
- Les transports dans la commune de Thiaroye présente un bel avenir.

f. Les objectifs de recherche

Cette partie du travail met en exergue les buts envisagés dans la recherche. Il comprend deux parties : L'objectif général et les objectifs spécifiques

➤ L'objectif général

²⁷Brunet Roger, les mots de géographie : dictionnaire critique, France, Europe Média Duplication, 2006, sas, 520 pages

²⁸Pierre Georges et Fernand Verger, dictionnaire de la géographie, 9^e édition de mise à jour, quadrige/PUF, 2006, 472 pages

L'objectif général de notre étude est de faire un diagnostic des transports à Thiaroye afin contribuer à la connaissance des transports dans la banlieue dakaroise.

➤ Les objectifs spécifiques

A côté de cet objectif général, on a des objectifs spécifiques :

- Analyser les interactions qui existent dans le système de transport de Thiaroye.
- Evaluer les conditions de transports des populations dans la commune.
- Identifier les différents problèmes liés aux transports auxquels les habitants sont confrontés.

II. LA METHODOLOGIE

Dans un travail scientifique, la méthodologie occupe une place de choix. Elle met en évidence l'ensemble des procédures utilisées pour réaliser un document. La méthodologie est définie par le dictionnaire de la collection d'Encarta(2009) comme : « ensemble des procédés et des techniques propres à un domaine spécifique ». Comme dans tout travail scientifique, nous allons annoncer les démarches utilisés pour réaliser ce mémoire.

1. La recherche documentaire

Rappelons que notre sujet porte sur les transports dans la commune Thiaroye. Notre premier réflexe est d'aller à la mairie de Thiaroye pour avoir des renseignements concernant le sujet à étudier. Nous nous intéressons aux informations de la commune. Parmi ces derniers nous avons lus des documents parlant des limites de la commune et l'histoire de la localité. A la mairie de Thiaroye on nous a parvenu des données statistiques comme le nombre de la population. Les autorités municipales ont annoncé leurs projets pour la commune. C'est-à-dire l'ensemble des projets de la mairie pour une bonne amélioration des conditions de transports dans la commune. Ceci entre dans les perspectives de notre travail. Mais ceci n'est qu'une introduction pour notre recherche documentaire.

Le département de géographie l'Université Cheikh Anta Diop (UCAD) est aussi un lieu de documentaire. On y retrouve plusieurs ouvrages traitants des transports. A cela il faut ajouter un nombre important de mémoires et des thèses de troisième cycle des

étudiants. Les mémoires et les thèses nous permettent de saisir comment nos prédecesseurs ont abordé les questions de transports.

La Bibliothèque Universitaire (BU) de l'UCAD est aussi pour nous un lieu privilégié dans notre recherche documentaire. La BU de l'UCAD est l'une des grandes bibliothèques de l'Afrique de l'Ouest. Elle nous a permis de consulter des ouvrages généraux parlant des transports.

Le siège d'ENDA TIERS MONDE de Dakar a contribué aussi à notre documentation. Ce lieu abrite une bibliothèque qui a beaucoup de documents. On y a consulté des rapports sur les transports, des articles de journaux abordant les transports.

Dans notre recherche documentaire, il est important de noter que nous sommes allés à l'Ecole Nationale d'Economie Appliquée (ENEA). Cette école dispose d'une bibliothèque qui a joué un rôle important dans le domaine des transports. Dans ce lieu nous avons saisi les mémoires professionnels et les ouvrages parlant de transports.

Le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar(CETUD) est aussi pour nous un milieu privilégié dans notre documentation. Il joue un rôle important dans la mobilité urbaine du fait de ses apports dans les transports de Dakar. Le CETUD a beaucoup de documents abordant les transports urbains et surtout les transports de Dakar.

2. La collecte de données de terrain

Cette partie comprend la collecte qualitative, la collecte quantitative, les outils que nous avons utilisés pour les travaux de terrain, le choix de l'échantillon et les difficultés rencontrés au cours des travaux.

a. La collecte qualitative

➤ Le guide d'entretien

C'est un outil basé sur le dialogue qui permet d'avoir des réponses ou un point de vue d'une personne sur un thème donné. Il permet aux chercheurs de savoir les appréciations des personnes sur une question donnée. Le guide d'entretien est administré aux personnes de la commune de Thiaroye. L'entretien avec les personnes est focalisé sur leur point de vue en rapport avec les transports.

➤ L'observation

C'est une observation directe. Ainsi, elle nous permet de faire le diagnostic du milieu d'étude et les activités qui sont pratiquées dans le cadre des transports. L'observation est un moyen de confrontation entre les données quantitatives recueillies et l'état des lieux surtout par rapport aux différents aspects des transports dans la commune de Thiaroye.

b. La collecte quantitative

La collecte quantitative est essentiellement composée du questionnaire. Ce questionnaire est administré aux populations de la commune de Thiaroye. Il va partir de l'identification des usagers, des appréhensions des populations sur les transports. Le questionnaire est composé de questions simples et claires qui peuvent être fermées ou ouvertes pour bien mettre à l'aise l'interlocuteur et avoir des réponses précises.

Notre questionnaire comporte trois grandes parties :

- Identification des usagers de la commune de Thiaroye
- Les conditions de transport dans la commune de Thiaroye
- Les limites des transports à Thiaroye
- Les perspectives des transports dans la commune de Thiaroye

c. Les outils de traitement de données

Pour le traitement des données que nous avons cueillies sur le terrain, nous avons besoins de quelques moyens informatiques. Ces derniers sont composés de logiciels. Parmi ces outils informatiques, nous avons abord le Sphinx pour l'élaboration du questionnaire, le dépouillement des réponses et le traitement des données de terrain. Ensuite, pour la saisie du mémoire on a utilisé Microsoft Word. Les tableaux et certains graphiques sont faits grâce à Microsoft Excel.

d. L'échantillon

L'échantillon est selon le dictionnaire Grand Robert une « *Fraction d'une population destinée à être étudiée par sondage* ». Du fait de la pluralité de la population de la commune de Thiaroye et du nombre important d'usagers, on a pris un échantillon de

250 personnes. Chaque commune d'arrondissement a son quota en fonction de la taille de sa population.

$$\text{Diamaguéne Sicap Mbao: } \frac{129\,684 \times 250}{276\,486} = 117$$

$$\text{Grand Mbao: } \frac{33\,276 \times 250}{276\,486} = 30$$

$$\text{Thiaroye Gare : } \frac{27\,540 \times 250}{276\,486} = 24$$

$$\text{Thiaroye sur Mer : } \frac{46\,531 \times 250}{276\,486} = 42$$

$$\text{Tivaoune Diakao : } \frac{39\,456 \times 250}{276\,486} = 35$$

Tableau 1: Les échantillons des communes

Communes d'arrondissement	Populations	Echantillons
Diamaguéne Sicap Mbao	129 684	117
Grand Mbao	33 276	30
Thiaroye Gare	27 540	24
Thiaroye sur Mer	46 531	42
Tivaoune Diakao	39 456	35
Total	276 486	248

Source : ANSD : Estimation de la population de la région de Dakar 2010-2015

e. Difficultés rencontrées

Au cours de nos recherches, on a rencontré un certains nombres difficultés. D'abord, dans la recherche documentaires on a assisté à un manque d'ouvrages traitant des transports dans notre d'étude. Les ouvrages que nous avons lus se trouvent dans des bibliothèques qu'on a trouvées dans les institutions mais aussi les différentes facultés de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar. A cela il ajouter le manque de moyens financiers et logistiques pour aller dans ces bibliothèques très dispersées dans la région de Dakar. Dans le cadre de nos illustrations nous avons besoin des cartes de notre zone d'étude. Mais il s'est trouvé que l'obtention de ces cartes est l'une des choses les plus problématiques durant notre travail. Dans les communes d'arrondissement comme sur l'INTERNET, il est difficile d'avoir des cartes d'illustration. Si ces difficultés semblent nombreuses, elles ne sont pas pourtant le casse-tête pour nous pendant nos

recherches. Ceci nous permet de mettre en évidence les problèmes liés aux enquêtes de terrain. En effet, pendant ces enquêtes notre premier souci est les moyens logistiques. Les communes d'arrondissement où nous faisons nos enquêtes sont distantes de plusieurs kilomètres les unes par rapport aux autres. Ainsi nous prenons chaque jour des moyens de transports pour rallier ces milieux. Et pour la majeure partie des cas on fait marche à pied. Cette marche est très difficile dans ces quartiers aux rues sinueuses ou inondés. A ces difficultés, il faut ajouter le manque de compréhension au sein des populations de Thiaroye. Certaines personnes refusent de répondre aux questions posées. Elles sont méfiantes face aux questionnaires. Pour certaines personnes, elles n'aiment pas discuter avec des inconnues. Il y a aussi des personnes qui considèrent les enquêteurs comme étant des malfaiteurs. Au regard de tous ces problèmes rencontrés, nous pouvons dire que les recherches sont très problématiques dans la commune de Thiaroye.

PREMIÈRE

PARTIE

Thiaroye, Structure et dynamique urbaine

Chapitre I : Morphologie et caractéristique de Thiaroye

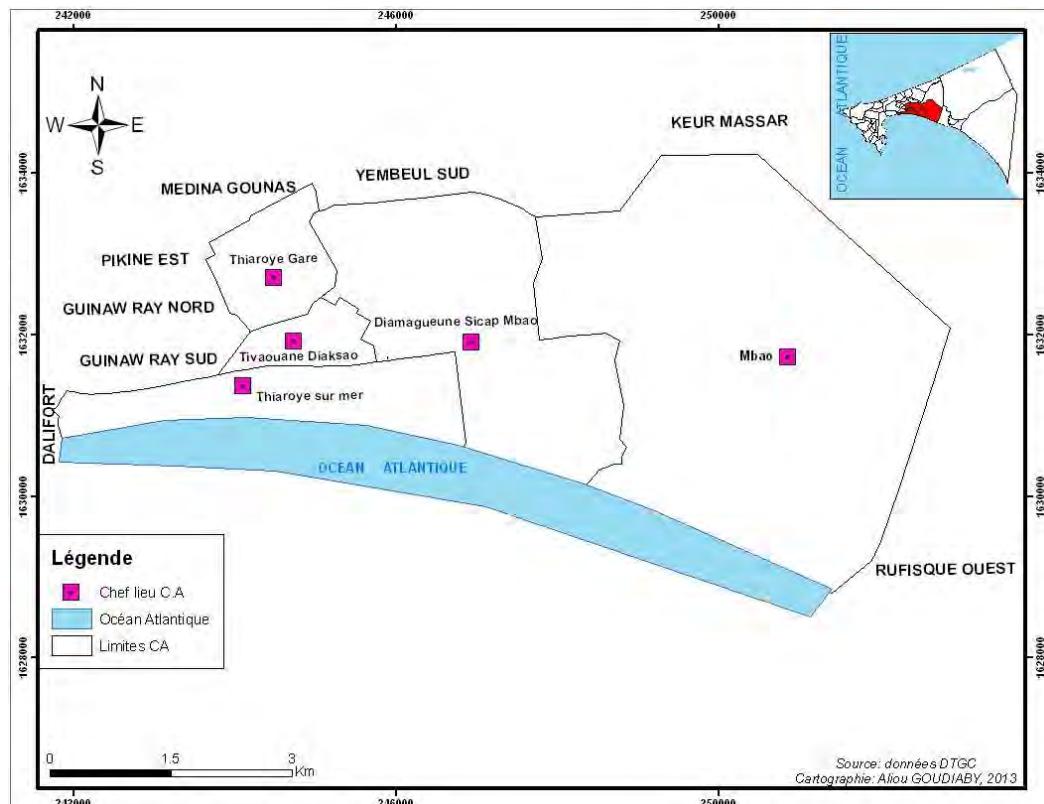
I. Morphologie de la ville

1. La présentation de la Commune de Thiaroye

Thiaroye est l'un des neuf(9) arrondissements que compte la région de Dakar. L'arrondissement de Thiaroye est composé de cinq (5) communes d'arrondissement :

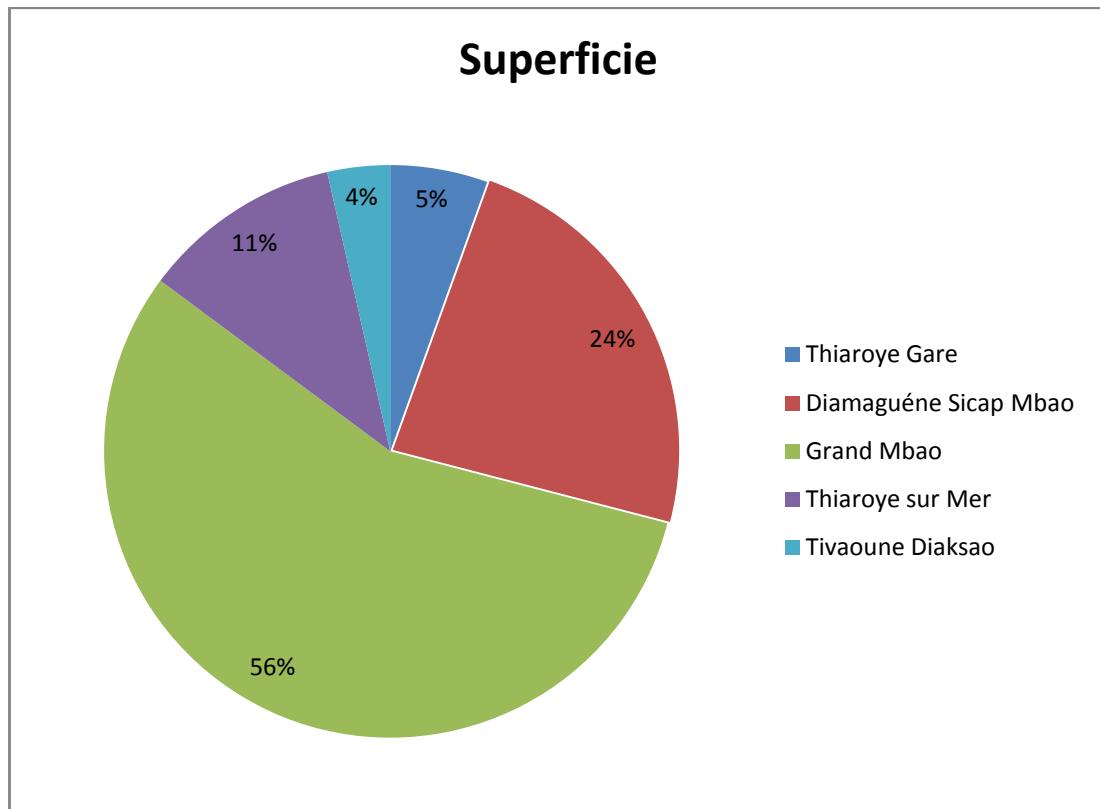
La carte suivante montre la position des différentes communes d'arrondissement de Thiaroye.

Carte1: La carte de Thiaroye



Source : Direction des Travaux Géographiques et Cartographiques

Thiaroye est l'un des trois(3) arrondissements qui composent la ville de Pikine. Cet arrondissement couvre une superficie de 31 kilomètres carrés. Thiaroye est composé de cinq(5) communes d'arrondissement parmi les 16 communes qui composent la région de Dakar. Chacune de ces communes d'arrondissement a des caractéristiques qui lui sont propres. En d'autres termes, Thiaroye est constituée de la commune d'arrondissement de Thiaroye Gare, de la commune d'arrondissement de Thiaroye sur Mer, de la commune d'arrondissement de Tivaoune Diakao, de la commune d'arrondissement de Grand Mbao, de la commune d'arrondissement de Diamaguéne Sicap Mbao.

Diagramme 1: Les superficies des communes

Source des données : Enda Graf Sahel, Enda Sahel et Afrique de l'Ouest : « Pikine aujourd'hui et demain Diagnostic participatif de la ville de Pikine (Dakar, Sénégal) » Mai 2009, 110 pages

Ces communes d'arrondissement sont inégalement réparties sur l'espace Thiaroye. En effet, la commune d'arrondissement de Grand Mbao est la plus vaste. Elle a une surface de 17,4 kilomètres carrés. Elle est suivie par la commune d'arrondissement de Diamaguéne Sicap Mbao avec une superficie de 7,3 kilomètres carrés. La commune d'arrondissement de Thiaroye sur Mer occupe la troisième place en termes de superficie. La commune d'arrondissement Thiaroye sur Mer couvre une superficie de 3,5 kilomètres carrés. La commune d'arrondissement de Thiaroye Gare quant à elle couvre une superficie de 1,7 kilomètre carré. Enfin la commune d'arrondissement de Tivaoune Diakao est la plus petite commune de Thiaroye. Elle a une surface de 1,1 kilomètre Carré km².

Cette pluralité des communes d'arrondissement représente un atout majeur pour les transports. Il y a une interconnexion entre les communes en matière de flux. Chaque commune est reliée à une autre par des voies de communication. Ces routes sont empruntées quotidiennement par les populations faisant une fluidité du réseau de cette localité. A

cela il faut ajouter l'immensité de l'espace de Thiaroye. En effet, 31 kilomètres carrés représentent un terrain propice pour les transports urbains. Ils permettent de créer des lignes de transport à l'intérieur de Thiaroye.

2. Les limites de Thiaroye

La commune de Thiaroye est située dans le département de Pikine à une distance à peu près de 16 kilomètres du centre-ville de Dakar. Elle est limitée au NORD par Yeumbeul Sud et Keur Massar, au SUD par l'océan atlantique, à l'EST par Rufisque Ouest et à l'OUEST par Pikine Est, Médina Gounass, Guinaw Ray Sud et Guinaw Ray Nord.

II. Structure urbaine et caractéristique de l'habitat

1. Structure urbaine

La commune de Thiaroye est structurée de plusieurs quartiers. Ces quartiers sont irréguliers dans leur majorité. Le lotissement laisse à désirer dans certains quartiers. En effet, on observe dans cette localité des rues très restreintes causant ainsi d'énormes problèmes de salubrité. A cela s'ajoute les cas d'inondation qui sont présents dans plusieurs quartiers de Thiaroye.

Par rapport aux inondations à Dakar en général et à Thiaroye en particulier, les points de vue sont partagés. Pour les uns, les inondations sont causées par la mauvaise structure de la ville de Thiaroye. Les espaces réservés à la voie publique sont petits et par conséquent ils ne suffisent pas pour évacuer les eaux des pluies. A cela s'ajoute le mauvais comportement des populations de Thiaroye. Au cours de nos enquêtes certaines personnes ont mis en évidence des comportements malsains de certaines personnes. Selon les personnes interrogées, certaines familles déversent des eaux usées dans la rue mais aussi plusieurs fosses sont ouvertes dans la rue.

La structure de Thiaroye a un impact considérable sur les transports. Les inondations affectent les voies de communication pendant l'hivernage et même pendant la saison sèche. Les conséquences qui en résultent sur les transports sont que certains quartiers sont inaccessibles par les voitures. A cela il faut ajouter les effets des eaux sur les routes. Les eaux détruisent les routes les rendant par la même occasion impraticables.

Selon certains chauffeurs interrogés au cours de nos enquêtes de terrain, l'état des routes détruisent un nombre important de voitures.

2. Caractéristique de l'habitat

La commune de Thiaroye comme dans la plupart des communes de la banlieue dakaroise est marquée par une ségrégation spatiale. En effet, à côté des bidonvilles pullulent des immeubles à plusieurs étages.

La ville de Pikine comporte plusieurs zones irrégulières dont Thiaroye en occupe une grande partie. D'après **Enda Graf Sahel, Enda Sahel et Afrique de l'Ouest** (Mai 2009), Pikine est « Une ville irrégulière représentant l'ensemble de l'habitat spontané et des lotissements irréguliers située entre Dagoudane et les cinq (5) grands villages traditionnels (Thiaroye, Yeumbeul, Mbao, Keur Massar, Malika). Appelé « *Pikine irrégulier* » cet ensemble est estimé à 43% de la superficie du département. Une rapide croissance de l'occupation de l'espace mais surtout de la zone irrégulière : la superficie occupée par les réguliers est multipliée par 8 (1 179 ha) pendant que celle irrégulière a été multipliée par 28 (2 072 ha) ».

Chapitre II :La population et l'économie de Thiaroye

Selon l'estimation de la population de Dakar 2010-2015 de l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD), la population de Thiaroye est estimée à 276 486 habitants. Elle est marquée par une forte évolution. Sa densité est de 8918

habitants au kilomètre carré. La population est composée de 50,40% de femmes et de 49,60% d'hommes. Elle est inégalement répartie sur l'espace de Thiaroye.

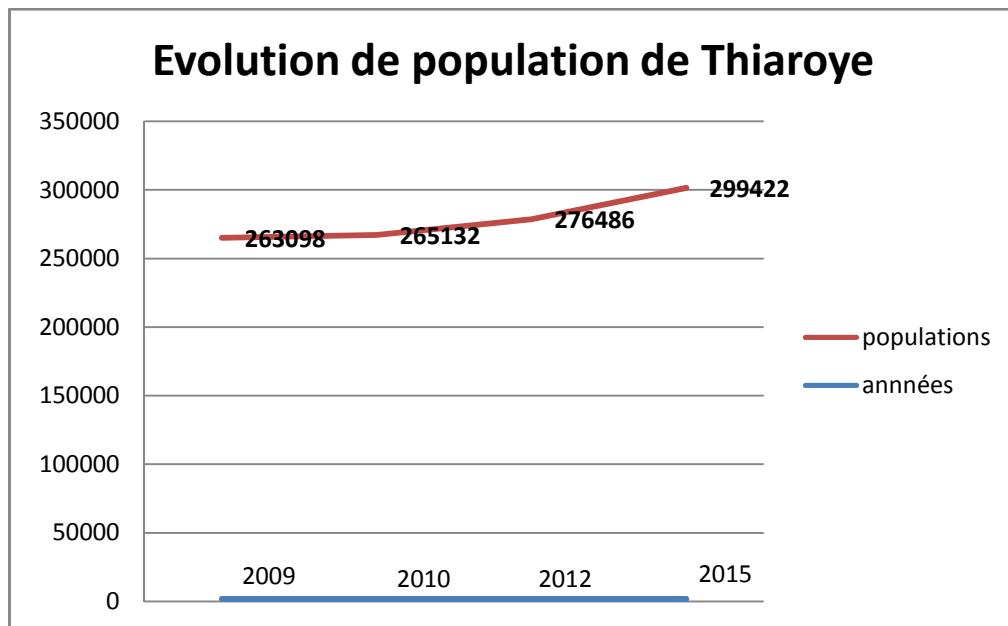
I. La population

1. L'évolution de la population

a. Le rythme d'évolution

La population de Thiaroye a augmenté rapidement. Selon l'estimation de population de la région de Dakar de l'ANSD²⁹(2009), la population était de 263 098 habitants en 2009 et elle sera de 299 422 habitants en 2015. En 6 ans la population de Thiaroye a connu une hausse de 36 324 habitants soit un taux de croissance de 12,13 %.

Diagramme 2: Evolution de la population de Thiaroye³⁰



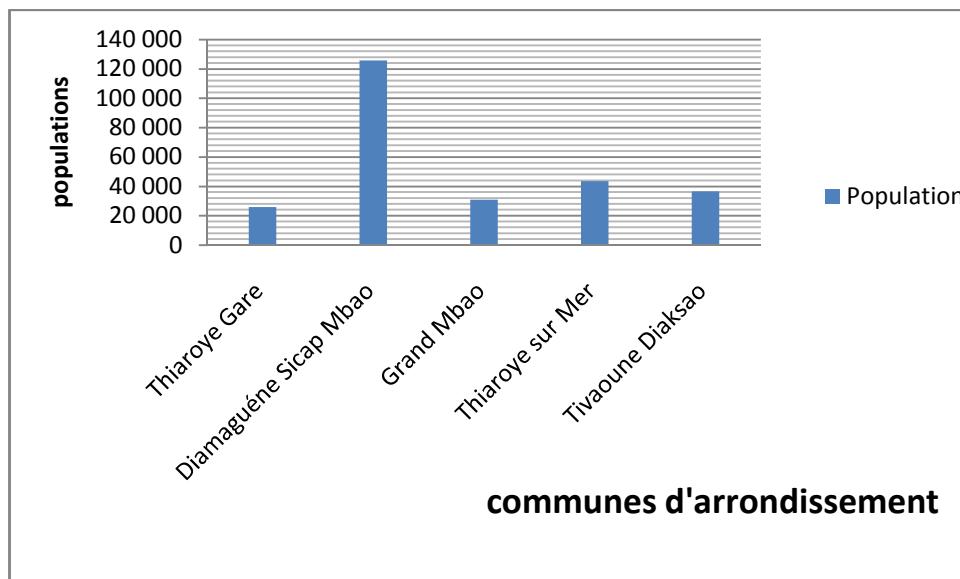
Source : Traitement des données

b. La répartition de la population

La population de la commune de Thiaroye est inégalement répartie. Cette répartition de la population est matérialisée par le diagramme suivant.

²⁹ Estimation de la population de la région de Dakar 2010-2015

³⁰ Données de l'ANSD

Diagramme 3: Répartition de la population³¹

Source : Traitement des données

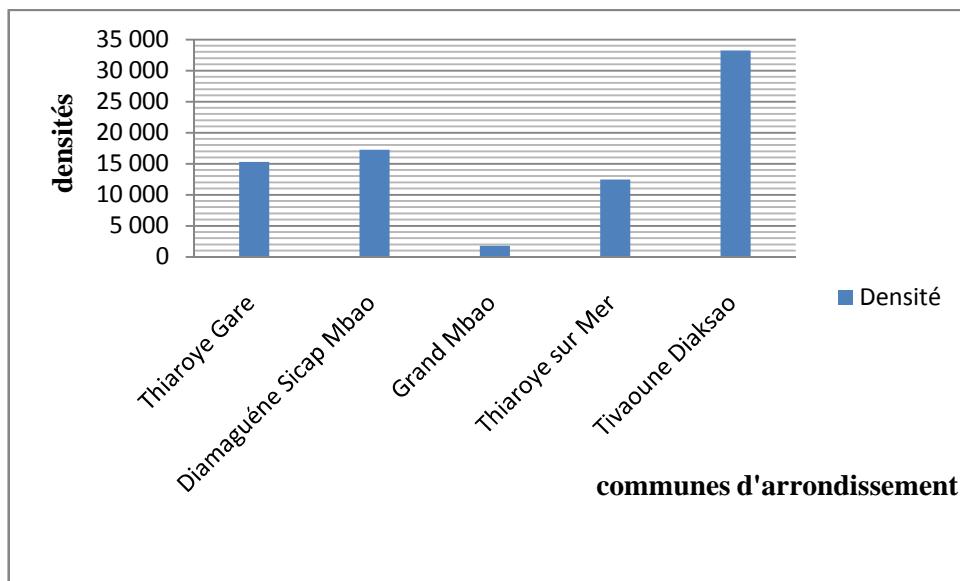
La diversité spatiale qu'on a observée au niveau des différentes communes d'arrondissement est visible au niveau de la répartition spatiale de la population. En effet, selon l'ANSD³² la commune d'arrondissement de Diamaguéné Sicap Mbao est la plus peuplée à Thiaroye. Elle a une population de 125 943 habitants. La commune d'arrondissement de Grand Mbao a une population de 30 967 habitants. Quant à la commune d'arrondissement de Thiaroye Gare, sa population estimée à 26 040 habitants. Et pour la commune d'arrondissement de Thiaroye sur Mer, sa population est de 15 318 habitants. Enfin la population de la commune d'arrondissement de Tivaoune Diakao est de 36 582 habitants.

c. La densité de la population

La population de la commune de Thiaroye est de 276 486 habitants. Quant à sa superficie, elle est 31 kilomètres carrés. Sa densité est de 8918 habitants au kilomètre carré. Cette forte densité observée dans la commune de Thiaroye est également visible au niveau des communes d'arrondissement.

³¹ Données de l'ANSD

³²Estimation de la population de la région de Dakar 2010-2015

Diagramme 4: Densités des communes³³

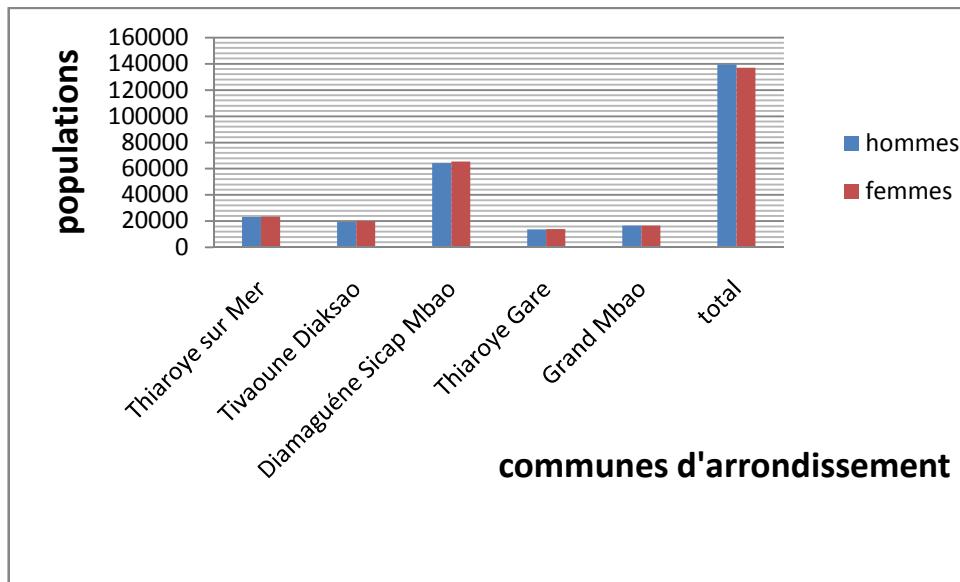
Source : Traitement des données

Les densités varient selon les communes d'arrondissement. Le diagramme montre que la commune d'arrondissement de Tivaoune Diakao a la plus grande densité avec 33256 habitants au kilomètre carré. Elle est suivie par la commune de Diamaguéne Sicap Mbao qui a une densité de 17 251 habitants au kilomètre carré. Quant à la commune de Thiaroye gare, sa densité de 15 318 habitants au kilomètre carré. A cela il faut ajouter la densité de la commune de Thiaroye sur Mer avec une densité de 12 450 habitants au kilomètre carré. Enfin la commune de Grand Mbao a la plus petite densité. Sa densité est de 1 780 habitants au kilomètre carré.

2. La structure par sexe de la population

La population de la commune de Thiaroye est dominée par les femmes en 2012. Elles représentent 50,40% de la population soit 139 375 habitants. Par contre les hommes font 49,60% de la population soit 137 111 habitants (ANSD, Estimation de la population de la région de Dakar 2010-2015).

³³ Données de l'ANSD

Diagramme 5: Répartition par sexe de la population³⁴

Source : ANSD : Estimation de la population de la région de Dakar 2010-2015

Dans pratiquement toutes les communes d'arrondissement, le nombre de femmes est supérieur au nombre d'hommes. Ceci est valable dans les communes d'arrondissement de Thiaroye sur Mer, de Tivaoune Diakao et de Diamaguéné Sicap Mbao. La commune d'arrondissement de Mbao se particularise des autres. Dans cette commune, il y a plus d'hommes que de femmes.

II. Le poids économique de Thiaroye

Thiaroye est une commune où l'on trouve plusieurs activités économiques. Son économie est dominée par le secteur primaire et par le secteur secondaire. On y pratique également la pêche, l'élevage et l'industrie.

1. Le secteur agricole : le maraîchage

Dans la commune de Thiaroye, un nombre important de personnes pratique de l'agriculture. Cette activité agricole repose sur le maraîchage. Elle est pratiquée dans certains quartiers de la commune comme à Tivaoune Diakao. On y cultive des légumes en saison des pluies et en saison sèche. Dans le camp militaire de Thiaroye, les habitants ont creusé des puits pour faire le maraîchage. Ce maraîchage crée un sous-système de

³⁴ Données de l'ANSD

transport à Thiaroye. Quotidiennement les charrettes transportent les légumes au marché de Thiaroye.

Les légumes sont vendus partout à travers la région de Dakar. Certains chefs de famille assurent leurs dépenses quotidiennes grâce à ce maraîchage. Donc du fait de ces apports dans certaines familles, nous pouvons dire que le maraîchage occupe une place importante dans l'économie de la commune de Thiaroye.

2. Le secteur de la pêche

La commune de Thiaroye s'ouvre largement sur l'océan atlantique. Cette ouverture au SUD concerne la commune d'arrondissement de Thiaroye sur Mer. On pratique la pêche dans l'océan atlantique. Il s'agit d'une pêche artisanale avec des pêcheurs disposant de peu de moyens logistiques. Cette activité est pratiquée en majorité par les riverains de l'océan atlantique. Mais aussi il y a d'autres pêcheurs qui viennent d'ailleurs pour chercher de quoi subvenir à leurs besoins. La commune d'arrondissement de Thiaroye sur Mer dispose d'un petit quai de pêche. Ce quai est un milieu commercial incontestable. Tous les jours les femmes se rendent à la plage pour acheter des poissons. Ces poissons sont revendus aux ménages. Cette vente de poissons, bien informelle occupe une place incontournable dans l'économie de la commune de Thiaroye. Ce commerce des poissons participe au développement économique de Thiaroye.

3. Le secteur de l'élevage

L'élevage est un secteur marginalisé dans la commune de Thiaroye. Dans cette localité, les populations ne s'adonnent pas à l'élevage. Le peu de cheptel que l'on rencontre est constitué de moutons et de chèvres. On y trouve très rarement des éleveurs de bœufs. Par contre la volaille est de plus en plus pratiquée dans la commune. La vente de ces volailles est une source de revenu pour la population.

4. L'industrie

Le secteur industriel est très développé dans la commune de Thiaroye. C'est dans cette zone qu'on retrouve le domaine industriel de Dakar. Ce domaine regroupe la quasi-totalité des industries de Dakar. Les industries se localisent dans la commune d'arrondissement de Thiaroye sur Mer. Un nombre important de la population de Thiaroye travaillent dans ces industrielles. Longtemps installées dans cette zone, les usines occupent une place incontournable dans l'économie de Thiaroye. En dehors des habitants de Thiaroye employés par ces industries, certaines personnes font du commerce à côté de la route nationale grâce aux produits fabriqués par ces usines.

5. Le commerce

Le secteur du commerce domine dans les activités économiques de la commune de Thiaroye. Ceci est justifié non seulement par le nombre de personnes qui font le commerce mais aussi par la présence du marché central de Thiaroye. Dans cette zone presque tout le monde fait du commerce. Dans cette logique le marché y est pour beaucoup. Tous les jours des habitants rallient le marché pour y mener leur activité commerciale. Si certaines personnes disposent des cantines, d'autres sont des marchands ambulants. Ce commerce apporte beaucoup de recettes à la mairie grâce aux taxes que payent les commerçants. Ce commerce est aussi une source de revenu pour les populations. Le commerce constitue le socle du développement économique de la commune de Thiaroye.

CONCLUSION PARTIELLE

L'analyse de l'espace de Thiaroye montre une superficie de 31 kilomètres carrés où sont réparties cinq communes d'arrondissement. Cette analyse montre aussi un espace moins favorable pour les transports. Durant ces dernières décennies, la population de Thiaroye a augmenté de manière considérable. Cette hausse de la population s'accompagne d'une inégale répartition des habitants. On observe de fortes densités des populations dans les communes d'arrondissement de Thiaroye. Quant à l'économie de la commune de Thiaroye, elle est largement informelle mais on y trouve aussi tous les secteurs d'activités économiques.

Après un aperçu de la commune de Thiaroye, il est important d'étudier son système de transport.

DEUXIÈME PARTIE

LES TRANSPORTS DANS LA COMMUNE DE THIAROYE

Cette partie, intitulée les transports dans la commune de Thiaroye met en exergue le système de transport et les conditions de transport.

Chapitre I : Le système de transport

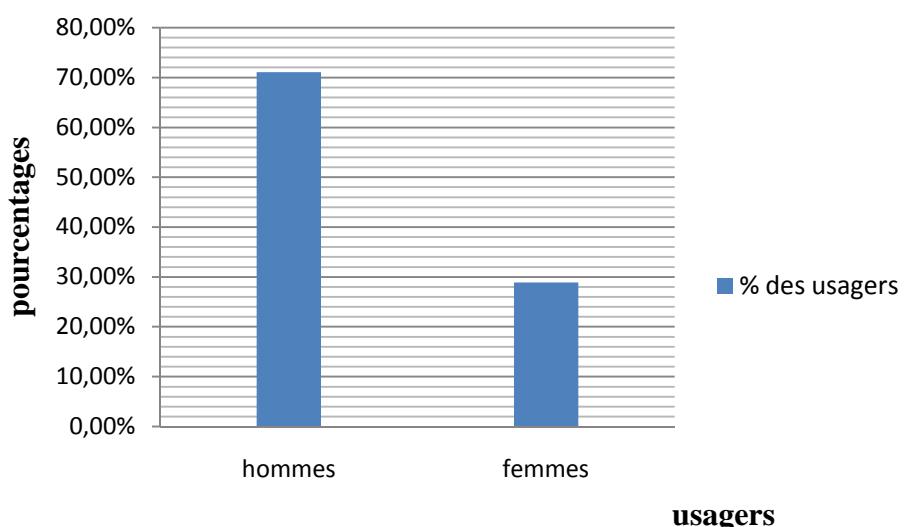
I. La demande de transport : identification des usagers

1. Les caractéristiques des usagers

a. La structure par sexe des usagers

Dans la répartition par sexe des usagers, on assiste une supériorité des hommes par rapport aux femmes. Ce diagramme réalisé grâce aux enquêtes faites sur le terrain nous a permis de saisir cette situation.

Diagramme 6: La structure par sexe des usagers dans la commune de Thiaroye



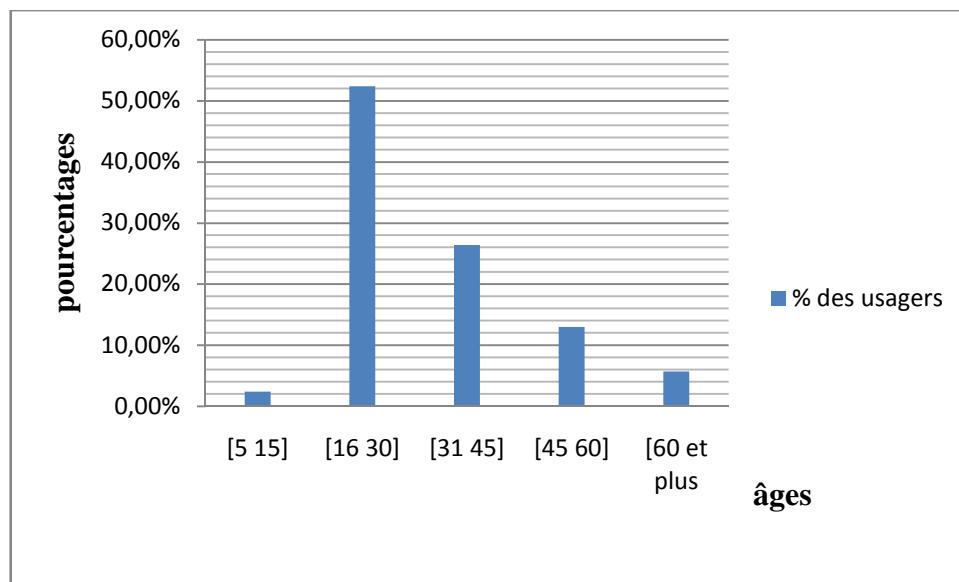
Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

Ce diagramme montre que les hommes sont plus mobiles que les femmes. En effet, selon les enquêtes que nous avons réalisées à Thiaroye 71,1% des usagers sont des hommes contre 28,9% pour les femmes. Ce phénomène est dû à la différence de revenu notée entre les deux sexes. C'est dire donc que plus on a des revenus plus on a la possibilité de se déplacer. Ceci s'explique également par le fait que les hommes ont plus d'occupations que les femmes. Dans la société sénégalaise, les femmes sont soumises aux ordres de leur mari. De ce fait elles ont moins de liberté pour leur déplacement. Les femmes s'occupent aussi des ménages contrairement aux hommes qui sortent tous les jours pour vaquer à leurs occupations.

b. L'âge des usagers

Dans la commune de Thiaroye le nombre des passagers varient en fonction de l'âge. Dans cette logique les jeunes sont plus nombreux. Ils sont suivis par les adultes et les personnes du troisième âge occupent la dernière place.

Diagramme 7: la structure par âge des usagers dans la commune de Thiaroye



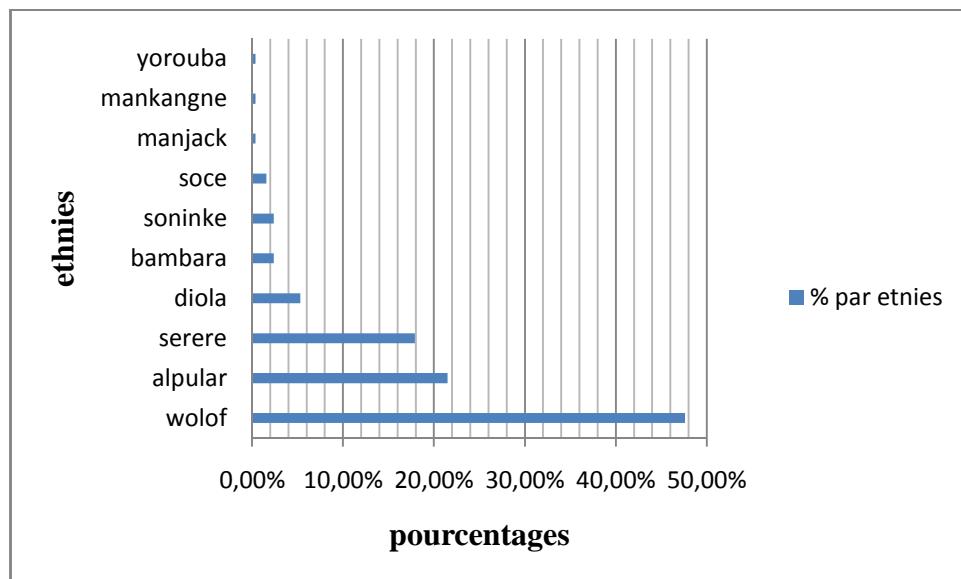
Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

La structure par âge des usagers dans la commune de Thiaroye met en évidence la supériorité des personnes dont leurs âges sont compris entre 16 et 30. Elles représentent plus de la moitié des passagers soit 52,4%. Ces personnes sont composées essentiellement de commerçants, d'ouvriers, d'élèves et d'étudiants. Les passagers sont très dynamiques dans cette commune. En effet, les commerçants font tous les jours la navette entre le marché de Thiaroye et leur domicile.

Ainsi, les personnes du troisième âge ne font que 5,7% des usagers de la commune de Thiaroye. Elles sont peu représentées dans les usagers et cela se justifie par le manque de moyens financiers mais aussi par le manque de moyens logistiques.

2. Les ethnies des usagers

Diagramme 8: L'ethnie des usagers dans la commune de Thiaroye



Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

L’analyse du diagramme montre que les usagers sont dominés par les wolofs qui représentent 47,6% des usagers. Cette pluralité de cette ethnie se justifie du fait que la population de la région de Dakar en générale et de Thiaroye en particulier est à majorité wolof.

Ensuite les alpulars occupent une importante place dans les usagers. Ils représentent 21,5% de ces derniers. Ils viennent de l’intérieur du Sénégal et de la sous-région. Ces alpulars sont dans leur majorité des commerçants qui sont très nombreux au marché central de Thiaroye.

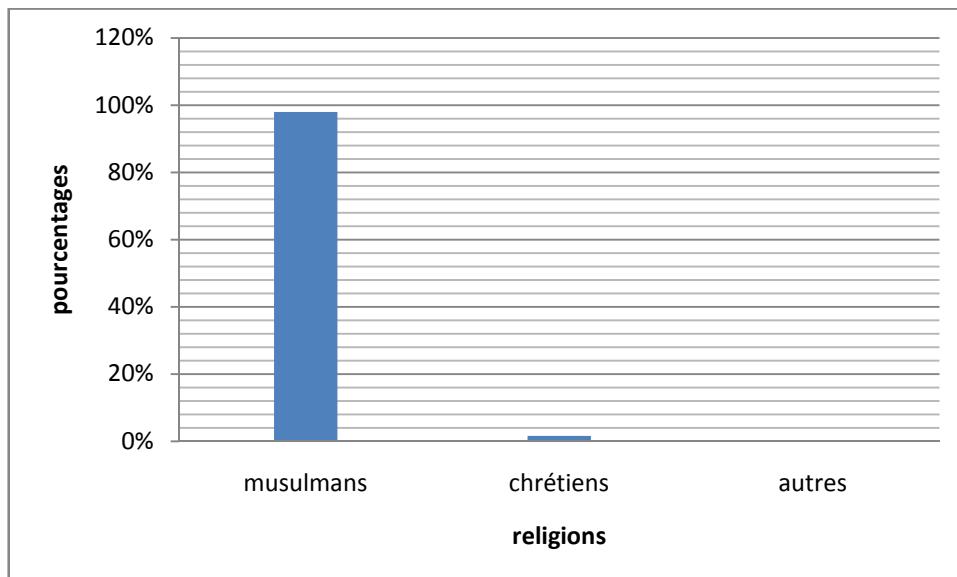
A côté de ces deux ethnies, il faut noter les sérères qui font 17,9% des passagers dans la commune de Thiaroye. Ils viennent essentiellement des régions de Fatick, de Diourbel et de Kaolack.

En fin le reste des usagers est constitué par les bambaras, les soninkés, les manjacks, les diolas, et les yoroubas. Ces ethnies représentent 13,4% des usagers de Thiaroye. Ils sont soit d’origine casamançaise soit d’origine malienne.

3. Les religions des usagers

Les données nationales du Sénégal sur la répartition des religions sont visibles dans la commune de Thiaroye. En effet, d'après les enquêtes que nous avons réalisées auprès des usagers, la quasi-totalité de ceux-ci sont de religion musulmane. Ce diagramme montre la proportion de chaque religion au niveau des passagers.

Diagramme 9: La répartition des religions au niveau des usagers à Thiaroye

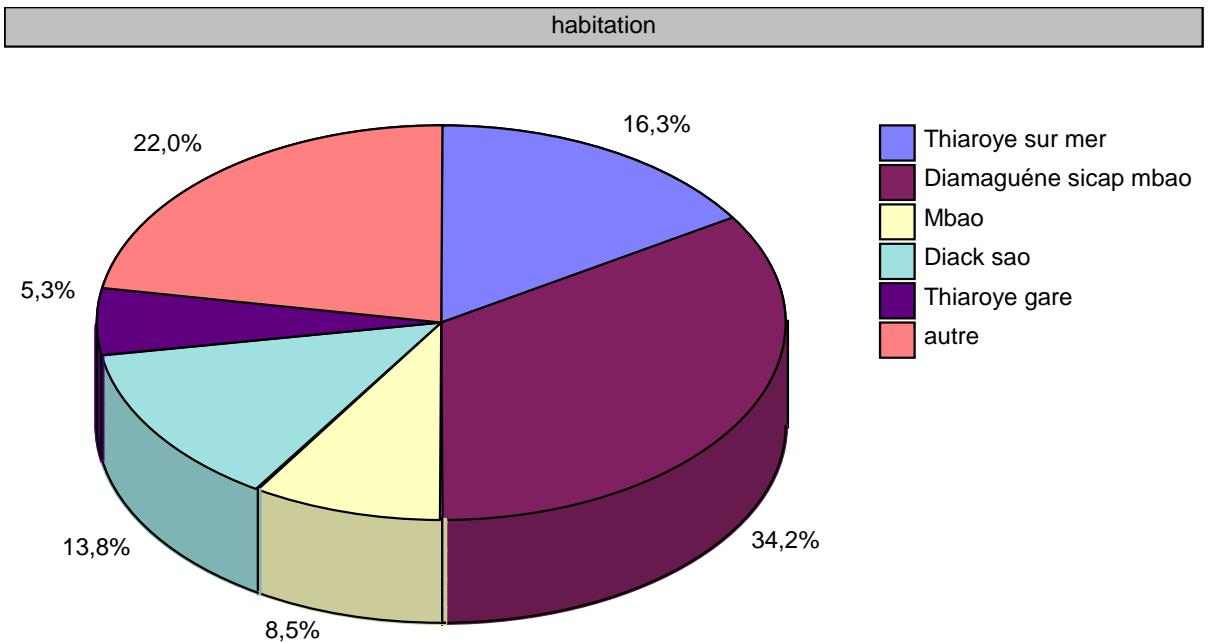


Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

Au niveau du nombre des usagers, les musulmans représentent 98,0%. Ils sont suivis par les chrétiens qui sont une minorité avec 1,6% des passagers. Les 0,4% qui restent sont les personnes qui ne veulent pas se prononcer sur leur religion.

4. Les lieux d'habitation des usagers

La répartition de la population de Thiaroye dans les différentes communes d'arrondissement rime avec la répartition des usagers. Ce diagramme illustre ce phénomène.

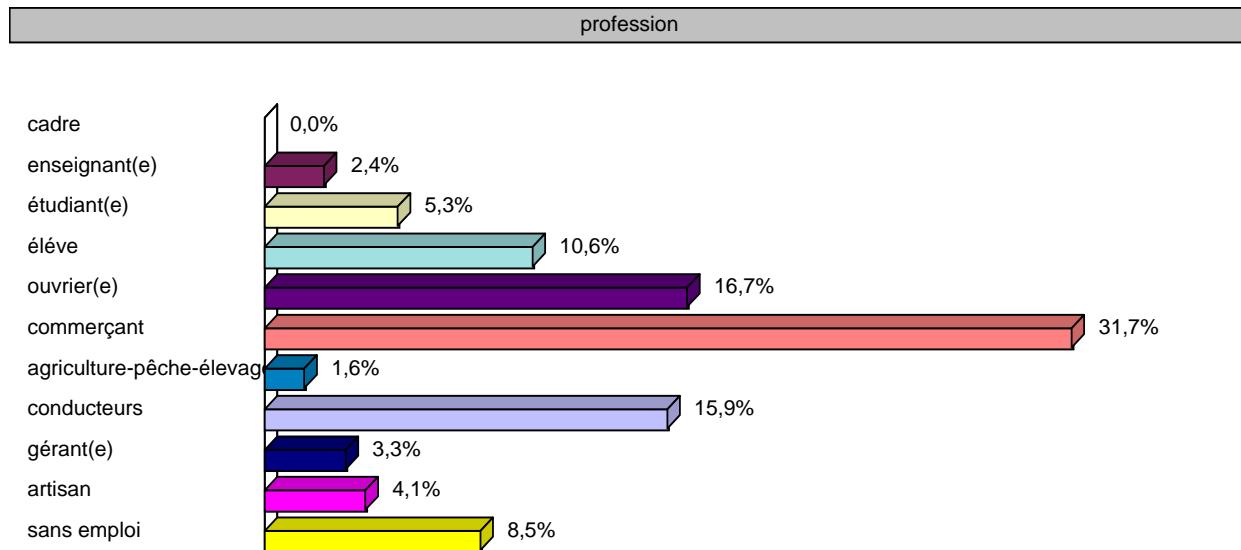
Diagramme 10: La répartition des usagers habitant Thiaroye

Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

A Thiaroye, on assiste à une interconnexion des flux entre les communes d'arrondissement. Ainsi les populations ont la possibilité de circuler partout à travers la commune. Ceci justifie la répartition spatiale des usagers. En effet, les passagers habitant Diamaguéne Sicap Mbao sont plus représentés avec 34,2%. Les passagers venant du reste du Sénégal représentent 22%. Ils viennent régulièrement au marché de Thiaroye mais aussi certains usagers travaillent dans le domaine industriel. Ce sont également des personnes qui viennent de l'intérieur du pays pour leurs besoins. Un nombre important de passagers habite Thiaroye sur mer. Ces passagers font 16,3% dans la commune de Thiaroye. A cela il faut ajouter la proportion de Diaksao 13,8%, le pourcentage de Mbao 8,5%. Enfin Thiaroye gare enregistre le plus petit nombre d'usagers à Thiaroye avec 5,3%.

5. Les professions des usagers

Les usagers de la commune de Thiaroye regroupent plusieurs personnes ayant des professions différentes.

Diagramme 11: Les professions des usagers dans la commune de Thiaroye

Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

Ce diagramme met en évidence la répartition des professions des usagers. Avec 31,7%, les commerçants sont plus nombreux. Ensuite les ouvriers occupent représentent 16,7% des usagers et les conducteurs font 15,9%. Ces trois groupes socioprofessionnels représentent plus de la moitié (64,3%) des usagers à Thiaroye. Le reste des groupes socioprofessionnels est faiblement représenté. Mais il faut noter que les élèves en occupent une part importante avec 10,6%.

En somme il est à noter que la forte demande de transport se matérialise par la présence des passagers aux caractéristiques, aux situations matrimoniales, aux ethnies, aux religions, aux origines et revenus différents.

Si dans la commune de Thiaroye on assiste à une forte demande en transport du fait de la diversité des passagers, on peut donc se demander quels les facteurs de cette demande ?

II. Les facteurs de la demande de transport

Les facteurs de la forte demande en transport dans la commune de Thiaroye peuvent se justifier par la croissance démographique, par l'extension de la ville et par la présence du marché de Thiaroye.

1. La croissance démographique

La population de la banlieue sénégalaise est marquée par une forte croissance démographique. Cette situation s'est accentuée pendant les années « 70 » avec la crise du monde rural. Pendant cette période on assiste à une ruée des massives des villageois vers Dakar augmentant à cet effet la population de la banlieue dakaroise

Cette hausse de la population engendre une augmentation des besoins en transport au sein de la population. En effet, les populations ont de plus en plus besoin des moyens de transport pour leur mobilité. De nouvelles générations arrivent avec de nouveaux types d'emplois nécessitant des déplacements partout à travers la commune de Thiaroye. A cela il faut ajouter le nombre croissant d'élèves et d'étudiants qui habitent Thiaroye. Ils ont besoin des moyens de transport pour aller quotidiennement à leur lieu d'étude.

A côté de ces nouvelles demandes en transport, il faut noter la faible évolution des infrastructures de transport. En d'autres termes, l'évolution de la population ne rime pas avec l'amélioration des infrastructures routières. La majeure partie de ces dernières datent des années « 60 ». C'est pourquoi certaines infrastructures sont de nos jours en mauvais état et d'autres sont impraticables. Donc on voit nettement un déséquilibre majeur entre la croissance démographique et les moyens de transport existants.

2. L'extension de la ville

L'extension de la ville de Thiaroye a un impact considérable sur la forte demande de transport. La commune de Thiaroye compte actuellement cinq(5) communes d'arrondissement. Cette pluralité des communes est la conséquence de l'extension de la ville. En effet, les communes d'arrondissement sont distantes les unes par rapport aux autres. Ceci engendre une augmentation des besoins en transport. Ainsi, les populations ont plus besoins de moyens de transport pour rejoindre ces quartiers aussi loin qu'ils soient.

L'extension de la ville occasionne aussi la construction de nouveaux équipements et services. Ces équipements et ces services attirent beaucoup de populations. Les habitants de la commune ont ainsi besoin de plus de moyens de transport pour aller au travail. En d'autres termes, les populations se rendent quotidiennement aux services pour régler leurs besoins.

3. Le marché centre de Thiaroye : un facteur de la demande en transport

Le marché central de Thiaroye occupe une place importante dans les transports dans la commune. C'est un milieu très attractif. Tous les jours un nombre important de personnes et de marchandises vient de partout pour rejoindre ce centre commercial. Ces mouvements de personnes se font par les moyens de transport.

Situé dans la commune d'arrondissement de Thiaroye Gare, le marché constitue un carrefour pour les habitants des autres communes d'arrondissement de Thiaroye. Toutes les routes convergent vers le marché. De ce fait les habitants ont besoin de beaucoup de moyens de transport pour aller au marché. Rappelons que le commerce est l'activité dominante de Thiaroye.

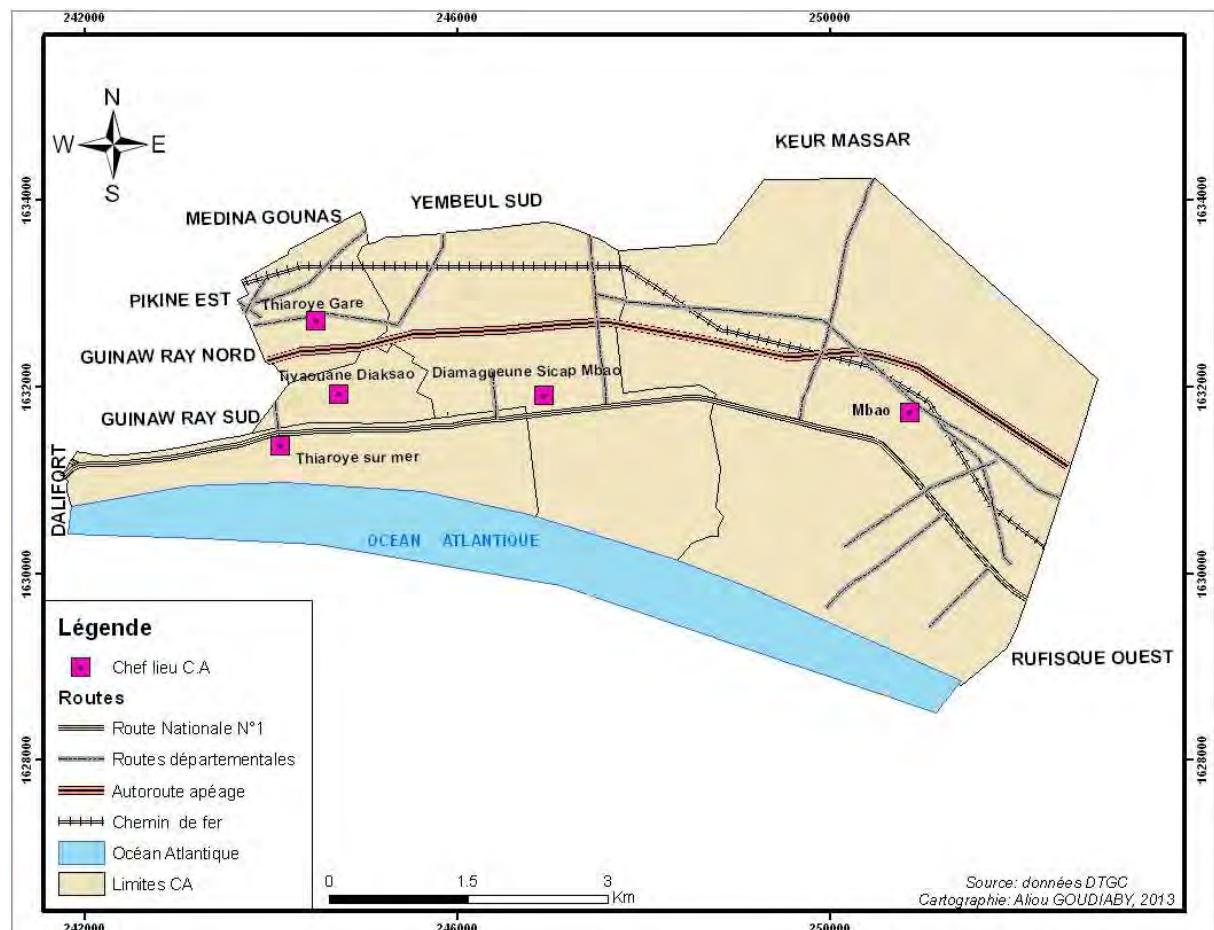
III. L'offre de transport

L'offre de transport est l'ensemble des éléments mobilisés pour répondre aux besoins de transport des populations. Elle est constituée de voies de communication et les moyens de transport.

1. Les voies de communication de Thiaroye

La carte ci-dessus met en évidence les voies de communication de la commune de Thiaroye.

Carte 2: La des voies communication de Thiaroye



Source : Direction de la Travaux Géographiques et Cartographiques

L’analyse de la carte laisse apparaître la route nationale n° 1. Cette route occupe une place importante dans les transports à Thiaroye. Elle constitue la principale voie de communication de la commune. La route nationale n° 1 permet aux populations de rejoindre l’ensemble des communes d’arrondissement de Thiaroye.

On a aussi l’autoroute à péage. Elle est route privée. Les automobilistes doivent payer pour emprunter cette route. Ainsi, elle joue un rôle de premier plan dans les transports de Thiaroye. Elle constitue un moyen rapide de rejoindre le centre-ville de Dakar. Par la même occasion elle permet aux habitants de Thiaroye de rejoindre rapidement l’intérieur du pays. Grâce à ses raccordements, l’autoroute à péage permet une bonne circulation des voitures à l’intérieur de la commune de Thiaroye. Elle désengorge les autres routes et elle réduit également les durées des trajets.

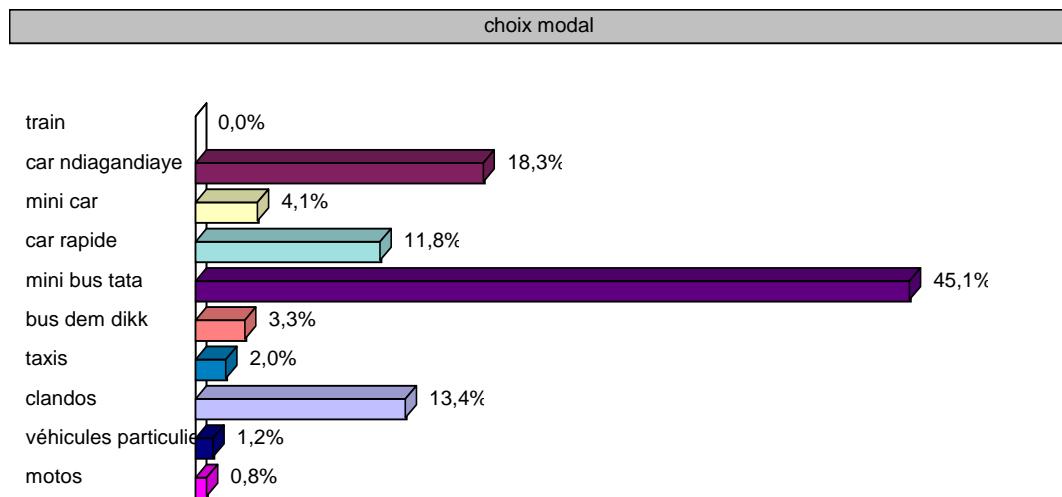
A côté de la route nationale n°1 et de l’autoroute à péage, la commune de Thiaroye dispose de plusieurs routes secondaires. La majeure partie de ces routes sont

raccordées à la RN1. Elles jouent un rôle important dans les transports inter-Thiaroye. Elles permettent aux personnes d'atteindre les différents quartiers de la localité. Ces routes sont très empruntées par les piétons mais aussi par les charrettes.

2. Les divers moyens de transport utilisés à Thiaroye

a. Les moyens de transport motorisés

Diagramme 12: Le choix modal



Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

Dans la commune de Thiaroye, on utilise divers moyens pour faire les déplacements. La diversité de ces moyens explique pourquoi les passagers ont des préférences sur certaines voitures. En effet, les habitants de Thiaroye utilisent le plus souvent les minibus Tata pour leurs déplacements. Selon nos enquêtes 45,1% des passagers optent pour les minibus Tata.

Les cars « Ndiaga Ndiaye » occupent une place importante dans le choix modal des passagers à Thiaroye. Du fait de leur forte présence, 18,3% des passagers les utilisent pour leurs déplacements. Ces cars constituent le deuxième moyen de transport le plus utilisé.

A côté de ces cars, il faut noter le rôle des taxis clandos dans le choix modal. Ces derniers, du fait de leur statut sont très utilisés dans la commune de Thiaroye. Ces taxis n'ont pas de lignes fixes. Ils circulent partout à travers la ville et 13,4% des passagers les utilisent comme moyens de transport.

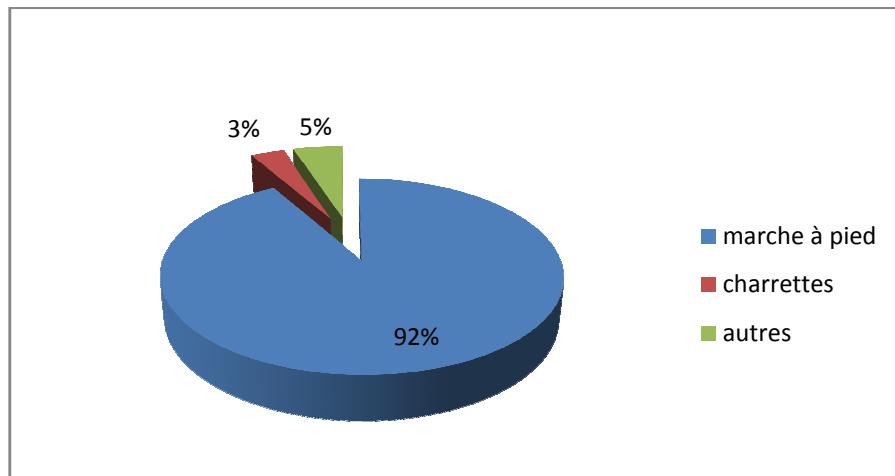
Quant aux cars rapides, ils sont très convoités par les passagers. Ils représentent le quatrième moyen de transport le plus utilisé dans la commune. En d'autres termes, 11,8% des déplacements sont faits grâce aux cars rapides. Ces derniers ont un tarif plus abordable que les autres voitures.

Les autres moyens de transport sont moins utilisés dans la commune. Ce sont les minicars, les bus DakarDem Dikk et les taxis. Ces moyens de transport sont utilisés par 11,4% des usagers. La faiblesse de l'utilisation de ces moyens de transport s'explique par leur nombre réduit et par la cherté de leurs tarifs.

b. Les moyens de transport non motorisés

Les moyens de transport non motorisés sont essentiellement composés de la marche à pied, des charrettes et des « pousse-pousse »

Diagramme 13: Choix modal non motorisé



Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

Le mode de transport non motorisé est très utilisé dans la commune de Thiaroye. Chaque usager peut utiliser un moyen de transport en fonction de ses besoins car « *chaque mode de transport répond à un besoin spécifique et un mode unique ne représentera jamais une réponse viable à tous les besoins* »³⁵. C'est ainsi qu'à Thiaroye la marche à pied représente la quasi-totalité du mode de transport non motorisé. En effet, 91,9% des personnes font la marche à pied. La marche est selon ces usagers le moyen de

³⁵Wolfgang Meyer, Phillippe Attey, Jurandir F.R. Fernandes, Hup Foi Tan, Hans Rat, « Pour une meilleure mobilité urbaine dans les pays en développement », UITP, Bruxelles, décembre 2003, 48 pages

transport le plus accessible et le moins coutant. Elle peut même parfois être plus rapide dans certains quartiers dont l'accessibilité par les voitures est difficile.

A côté de cette marche, les charrettes jouent un rôle important dans les transports. Les charrettes sont très présentes sur l'axe la RN1 et au marché central de Thiaroye. Elles sont très utilisées pour le transport des commerçants et de des marchandises. Les charrettes sont aussi très utilisées par les ouvriers et les artisans pour le transport de leurs bagages. C'est ainsi que selon les enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye, 3,3% des usagers utilisent les charrettes. Dans les lieux impraticables pour les véhicules, les charrettes transportent des personnes surtout pendant l'hivernage.

Dans les modes de transport non motorisés, il faut noter que les pousse-pousse occupent une place de choix. En effet, 4,9% des personnes utilisent les pousse-pousse. Ces derniers sont très nombreux dans le marché central de Thiaroye. Ils sont utilisés par les commerçants pour les transports des marchandises. Le marché de Thiaroye est caractérisé par des rues très restreintes. Ces rues ne donnent pas la possibilité aux automobilistes d'accéder à certains magasins. C'est pourquoi certaines personnes utilisent les pousse-pousse pour le transport des marchandises.

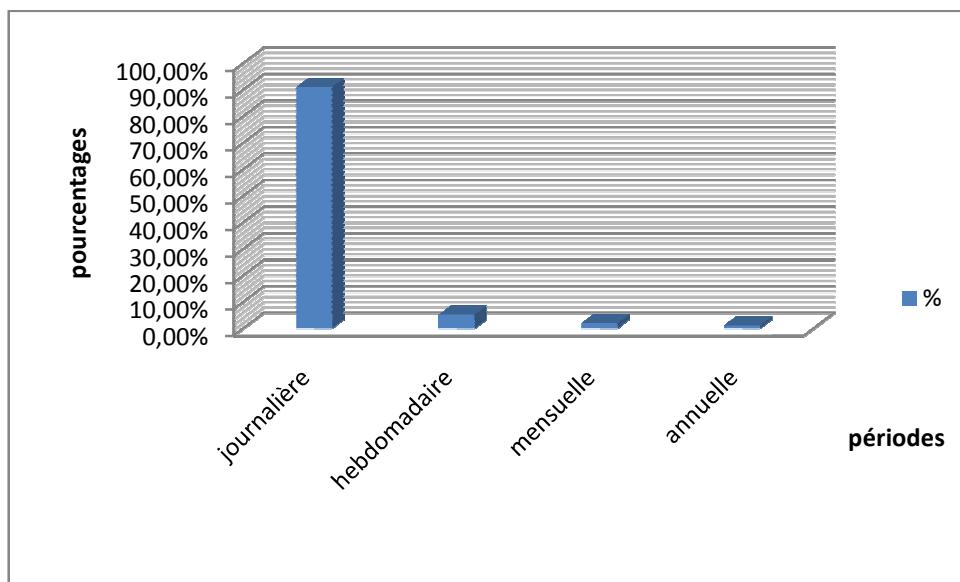
Chapitre II : Les conditions de transport

I. Le temps dans les transports et les distances des arrêts

1. La fréquence des déplacements

Ce diagramme met en évidence les fréquences de déplacement des usagers dans la commune de Thiaroye.

Diagramme 14: La fréquence des déplacements

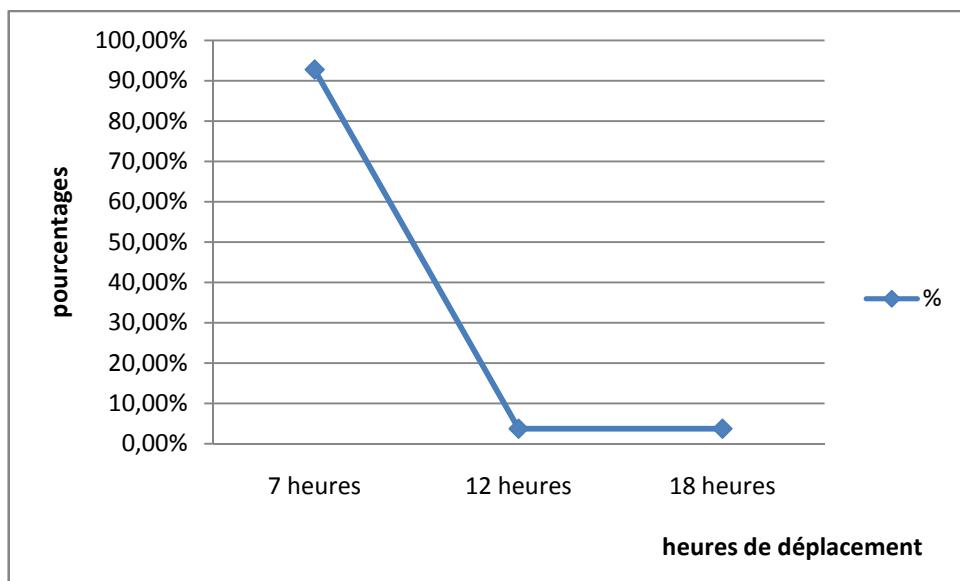


Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

L’analyse de ce diagramme montre que les déplacements journaliers sont très nombreux pour les usagers. En effet, 91,5% des usagers se déplacent tous les jours. Ceci atteste de la place des transports dans les activités socioéconomiques des personnes. Le reste des fréquences de déplacement est minoritaire. Les déplacements hebdomadaires représentent 5,3% et les ceux mensuels font 2%. Quant à la fréquence des déplacements annuels, elle est presque inexistante avec seulement 1,2%. C’est donc que peu de personnes restent toute une année sans se déplacer.

2. Les déplacements quotidiens

La fréquence des déplacements dépend des trois périodes de la journée que sont le matin, la mi-journée et le soir. Cette fréquence varie en fonction des activités humaines. Ce diagramme illustre parfaitement ce fait.

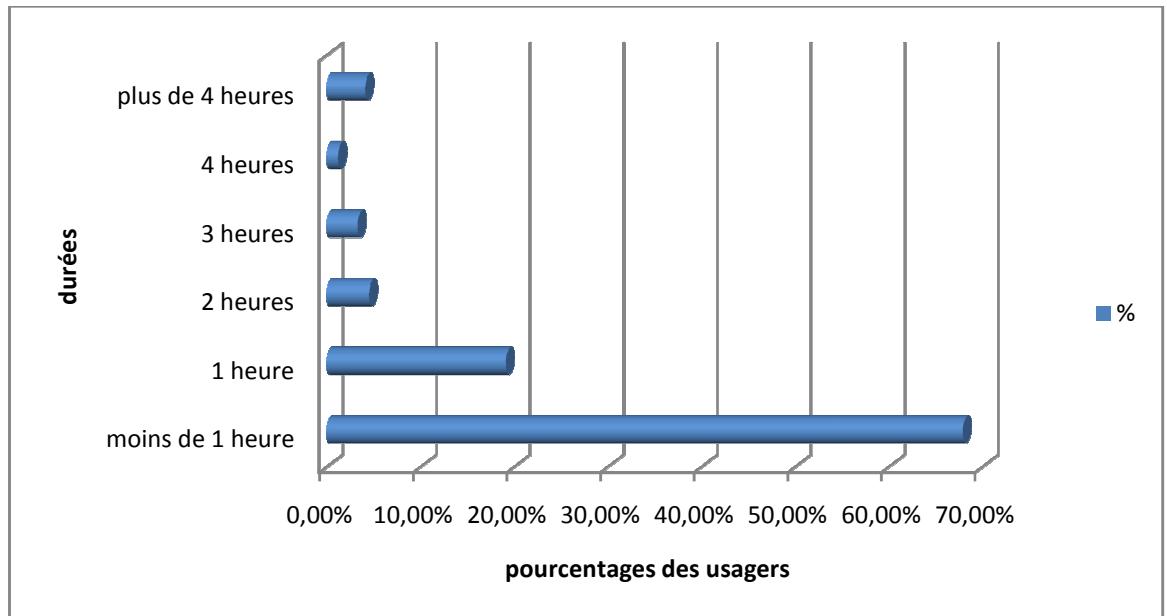
Diagramme 15: Les heures des déplacements quotidiens

Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

Les déplacements journaliers sont nombreux le matin dans la commune de Thiaroye. Ainsi, les déplacements matinaux représentent 92,7% des déplacements quotidiens. Ce phénomène se justifie du fait que tous les jours les personnes quittent leur domicile pour aller travailler. A la mi-journée la mobilité des personnes diminue considérablement jusqu'à 3,7%. Dans cette période les usagers sont en pause. Ceci est valable pour le soir car les activités humaines sont très réduites le soir. C'est pourquoi seulement 3,7% des usagers se déplacent le soir.

3. La durée des trajets

La durée des trajets dépend des distances, des destinations mais aussi de l'inaccessibilité de la zone.

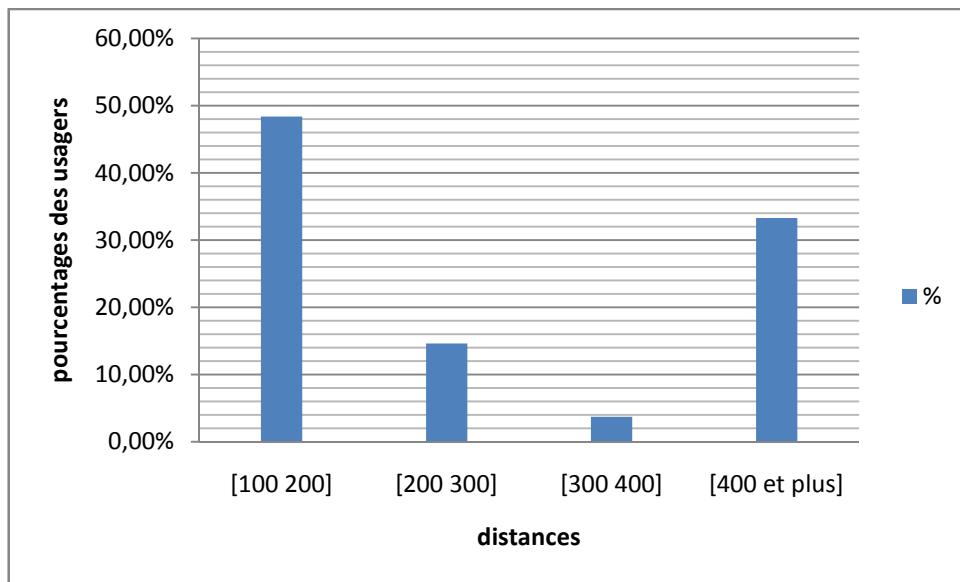
Diagramme 16: La durée des trajets à Thiaroye

Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

L’analyse de ce diagramme montre parfaitement que la durée des trajets n’est pas longue dans cette zone. En effet, 67,9% des déplacements ne durent pas une heure. Cette situation s’explique du fait que les destinations habituelles des usagers ne sont pas loin. Mais les personnes disposent des moyens de transport qui répondent à leurs besoins. Les trajets qui durent une heure représentent 19,1% des déplacements. Ce sont les personnes qui travaillent en dehors de leur commune d’arrondissement qui font ces déplacements. Enfin 13,1% des déplacements durent plus de 2 heures.

4. Les distances domiciles-arrêts

Dans la commune de Thiaroye les distances entre les domiciles et les arrêts varient d’un lieu à un autre. Cette différenciation de distances joue un rôle important dans les transports.

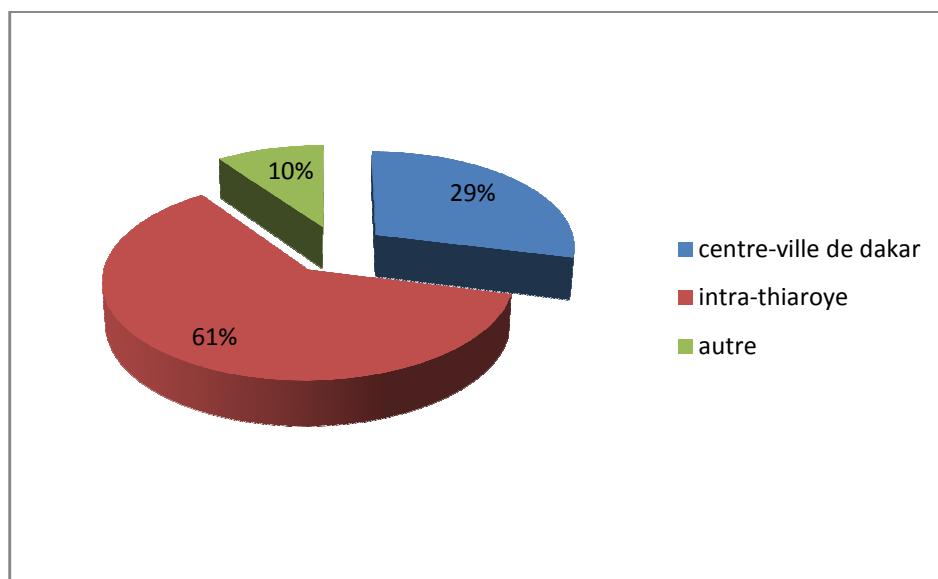
Diagramme 17: Les distances domiciles-arrêts

Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

Le diagramme montre que les domiciles des usagers ne sont pas loin des arrêts. Ainsi, 48,4% des usagers habitent entre 100 et 200 mètres de là où ils prennent habituellement des voitures pour les déplacements. Ce sont les personnes qui habitent le long des routes. Ceci leur permet de gagner du temps dans la mobilité. Il existe également des personnes qui sont moyennement éloignées des lieux d'arrêt. Elles habitent entre 200 et 400 mètres des lieux d'arrêt et elles représentent 18,3% des usagers. Ces distances posent des problèmes pour les personnes handicapées et pour les vieux car la marche à pied jusqu'aux arrêts est difficile pour ces personnes. Il y a des usagers qui sont très loin des arrêts. En effet, ils se situent à plus de 400 mètres des arrêts et représentent 33,3% des passagers. Du fait de ces distances, les usagers prennent beaucoup de voitures pour aller à leur destination.

II. Les destinations des usagers

Diagramme 18: Les destinations des usagers



Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

L'analyse de ce diagramme montre que les usagers ont deux destinations principales. Elles varient en fonction des besoins des passagers. Ainsi la majorité des destinations sont à l'intérieur de la commune de Thiaroye. En effet, d'après les enquêtes réalisées dans cette localité, 61,4% des passagers ont comme destination la commune de Thiaroye. Cette situation peut être expliquée par la présence du marché central, du domaine industriel et des écoles car la plupart des personnes vont habituellement à ces lieux. À côté des destinations intra-Thiaroye, il faut noter les déplacements en direction du centre-ville de Dakar. Ils représentent 28,9% des destinations. Le centre-ville du fait de son statut dans les activités économiques de Dakar attire tous les jours des personnes venant de partout de la région. Quant aux autres destinations, elles représentent 9,8% des déplacements.

III. Les motifs et le nombre de déplacements

1. Les motifs de déplacements

2. La répartition des motifs de transport est illustrée dans le tableau suivant :

Tableau 2: les motifs de déplacement

Motifs de déplacement	Pourcentages des usagers
Travail	71,10%
Etude	13,8%
Achats	4,90%
Loisirs	2%
Professionnel	0,80%
Personnel	7,30%

Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

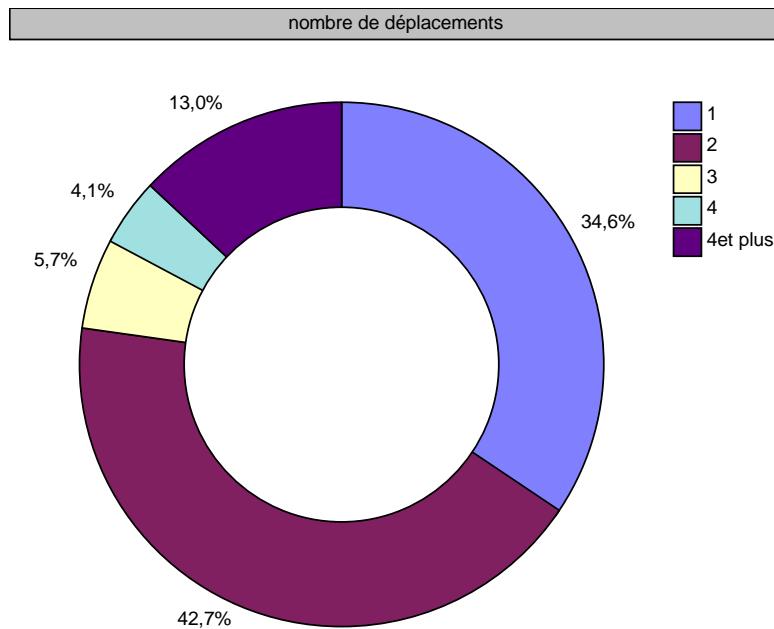
Les raisons des déplacements des usagers sont nombreuses et varient en fonction de l'âge et des revenus. C'est pourquoi Ibrahima Sylla(2005) affirme dans son mémoire que « (...) chez les hommes, le premier motif de déplacement est le travail tandis que chez les femmes, ce sont les achats et les provisions qui priment »³⁶ (Sylla, 2004-2005). Ainsi, dans la commune de Thiaroye, le travail est le premier motif de déplacements. En effet, selon nos enquêtes, 71,1% des déplacements sont dus au travail. En dehors du travail, les études occupent une place importante dans les transports. Les déplacements liés aux études représentant 13,8%. Quant aux autres motifs de déplacements, ils ne sont pas importants. Ces motifs sont les achats, les loisirs, les affaires professionnelles et les besoins personnels. Ils représentent 15,1% des motifs de déplacements.

³⁶ Ibrahima Sylla, Technologies de l'information et de la communication et mobilité en zone littorale : le cas de l'agglomération urbaine de Dakar, mémoire DEA CHAIRE UNESCO, 2004-2005, 75 pages

3. Le nombre de déplacement

La population de Thiaroye est caractérisée par une forte mobilité. Ainsi, les personnes se déplacent tous les jours au moins une fois par jour. Cette mobilité des habitants est illustrée dans ce diagramme.

Diagramme 19: Le nombre de déplacements journaliers



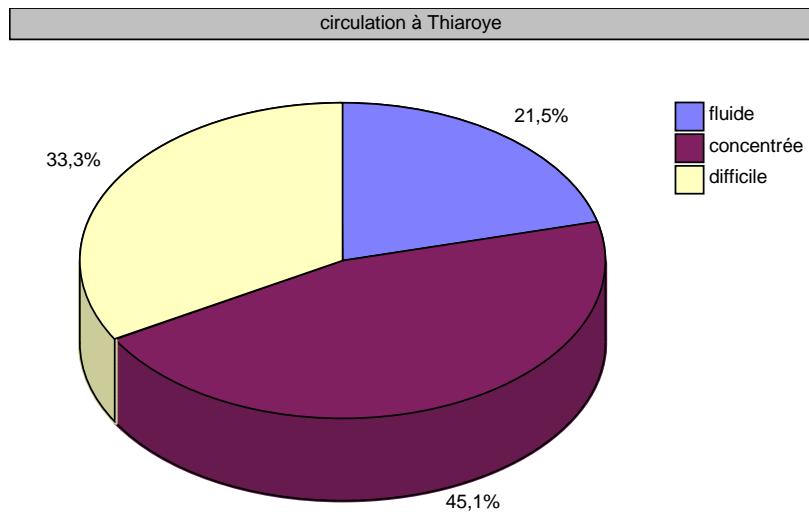
Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

La mobilité journalière à Thiaroye est très forte. L'analyse de ce diagramme montre que les personnes se déplacent dans la plupart au moins deux fois par jour. Ainsi, selon nos enquêtes, 42,7% des usagers se déplacent deux fois par jour. Ce sont des personnes qui vont généralement au travail deux fois par jour. À cela il faut ajouter les personnes faisant un déplacement journalier. Ces déplacements représentent 34,6% de la mobilité. Au-delà de deux déplacements par jour, le nombre d'usagers diminuent considérablement. Ils font 22,7% de la mobilité. Ce sont généralement les ouvriers qui font beaucoup de déplacements par jour.

IV. L'état de la circulation et les coûts des transports

1. L'état de la circulation à Thiaroye

Les points de vue sont partagés sur l'état de la circulation dans la commune de Thiaroye. Voici les résultats de notre étude sur cette circulation.

Diagramme 20: L'état de circulation à Thiaroye

Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

a. La circulation dans la commune de Thiaroye

La circulation dans la commune de Thiaroye est marquée par la concentration. La pluralité des moyens de transport est une des raisons de cette concentration. La qualité des voies de communication est également une cause de la circulation des voitures. A cela il faut ajouter l'occupation anarchique de la voirie par les marchands et les ouvriers. Ainsi, 45,1% des usagers affirment que la circulation est concentrée et 33,3% des usagers disent que la circulation est difficile dans la commune. La fluidité de la circulation est minime car selon les enquêtes réalisées, 21,5% des usagers soutiennent que cette circulation est fluide.

b. La mobilité au marché central de marché

La mobilité au marché central de Thiaroye est presque impossible pour plusieurs raisons. La dégradation des routes constitue un handicap majeur pour les automobilistes. Mais aussi les rues sont occupées anarchiquement par les commerçants. Ces rues ne riment pas avec la fluidité de la circulation. La diversité des moyens de transport est aussi observée dans le marché. Les voitures, les charrettes et les pousse-pousse créent des embouteillages.

2. Les couts de transport

Les dépenses en transport représentent un budget considérable aussi bien pour les ménages que pour les automobilistes. Ainsi selon Ibrahima Sylla (2004-2005) « *L'analyse des dépenses des ménages, à partir des résultats de l'enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar (EMTSU), atteste de ce constat, surtout si l'on considère l'importance des dépenses affectées au transport, à l'achat de carburant et à l'entretien courant des équipements de transport dans le budget des ménages. Celles-ci représentent le deuxième poste de dépenses des ménages après celles liées aux besoins de l'alimentation*»³⁷. En effet, dans la commune de Thiaroye, 26,6% des usagers soutiennent que leurs dépenses en transport sont importantes et 41,1% soulignent que leurs dépenses sont assez importantes. De ce fait les transports occupent une place importante dans les dépenses ménagères. Les dépenses sont nombreuses pour automobilistes du fait de l'entretien des voitures et l'achat du carburant. Les chauffeurs soutiennent que le carburant est cher. Le prix du carburant a une conséquence directe sur la cherté des prix du transport. Si le prix du carburant augmente, on assiste à une hausse du prix du transport.

CONCLUSION PARTIELLE

L'étude du système de transport de la commune de Thiaroye nous permis de mettre en évidence la demande et l'offre de transport. La croissance démographique, la croissance urbaine et les activités humaines ont fait que les transports sont très sollicités dans cette localité. Il existe à cet effet des moyens de transport pour répondre à la demande. Ainsi, les conditions de transport sont caractérisées par une forte fréquence de déplacement avec des trajets qui durent parfois plusieurs heures. Les motifs de transport sont largement dominés par le travail et les usagers dépensent beaucoup d'argent pour satisfaire leurs besoins en transport.

³⁷ Ibrahima Sylla, Technologies de l'information et de la communication et mobilité en zone littorale : le cas de l'agglomération urbaine de Dakar, mémoire DEA CHAIRE UNESCO, 2004-2005, 75 pages

TROISIÈME PARTIE

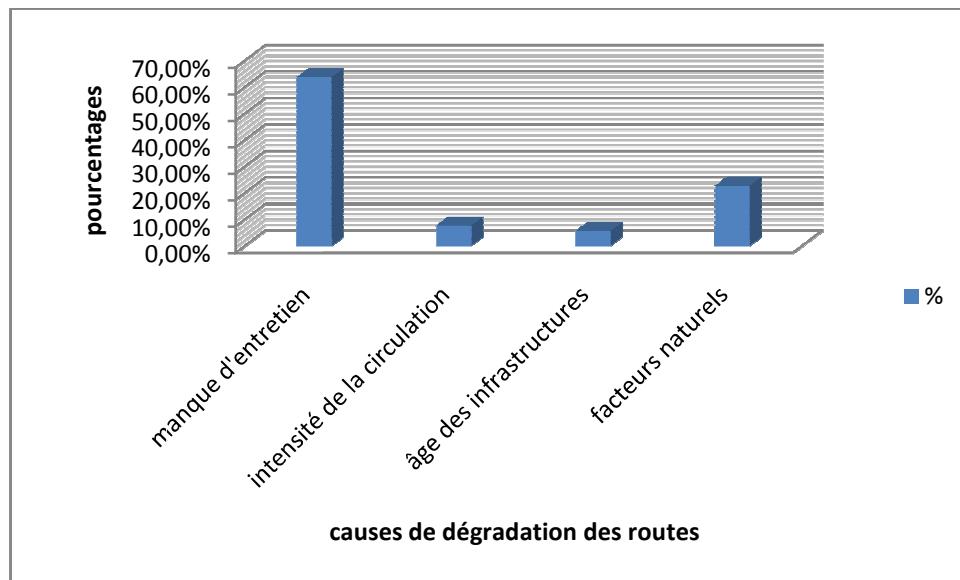
LES LIMITES ET LES PERSPECTIVES DES TRANSPORTS

Chapitre I : Les limites des transports

I- L'état des infrastructures et ses conséquences

1- La dégradation de la voirie

Diagramme 21: Les causes de la dégradation des routes



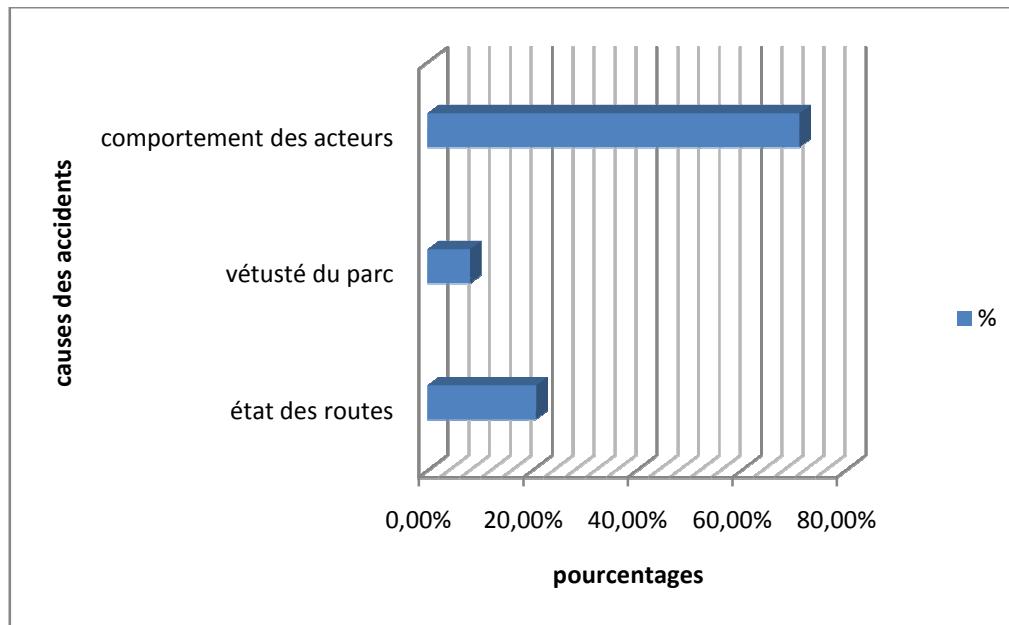
Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

Les routes de la commune de Thiaroye sont caractérisées par leur état de dégradation avancée. En effet, en dehors de la RN1 et de l'autoroute à péage, toutes les routes sont en mauvais état. Cette situation est causée par plusieurs phénomènes. D'abord il faut noter la durée d'exploitation des routes. Elles datent de plusieurs années et subissent la circulation intensive des véhicules. Le phénomène des eaux joue un rôle majeur dans la dégradation des routes. En d'autres termes, les eaux de pluies et les eaux usées sont continuellement déversées sur les routes. Le ruissellement et l'acidité de ces eaux creusent des trous sur les routes. A cela il faut ajouter le manque d'entretien car 63,8% des usagers soutiennent qu'elle est la cause de la destruction de la voirie. Cette dégradation des routes a des conséquences directes sur la circulation.

2- Les accidents de la circulation

Les accidents de la circulation sont fréquents dans la commune de Thiaroye. Une enquête réalisée dans cette commune a permis de saisir les raisons de fléau. Ce diagramme montre les causes principales des accidents de circulation.

Diagramme 22: Les causes des accidents de la circulation



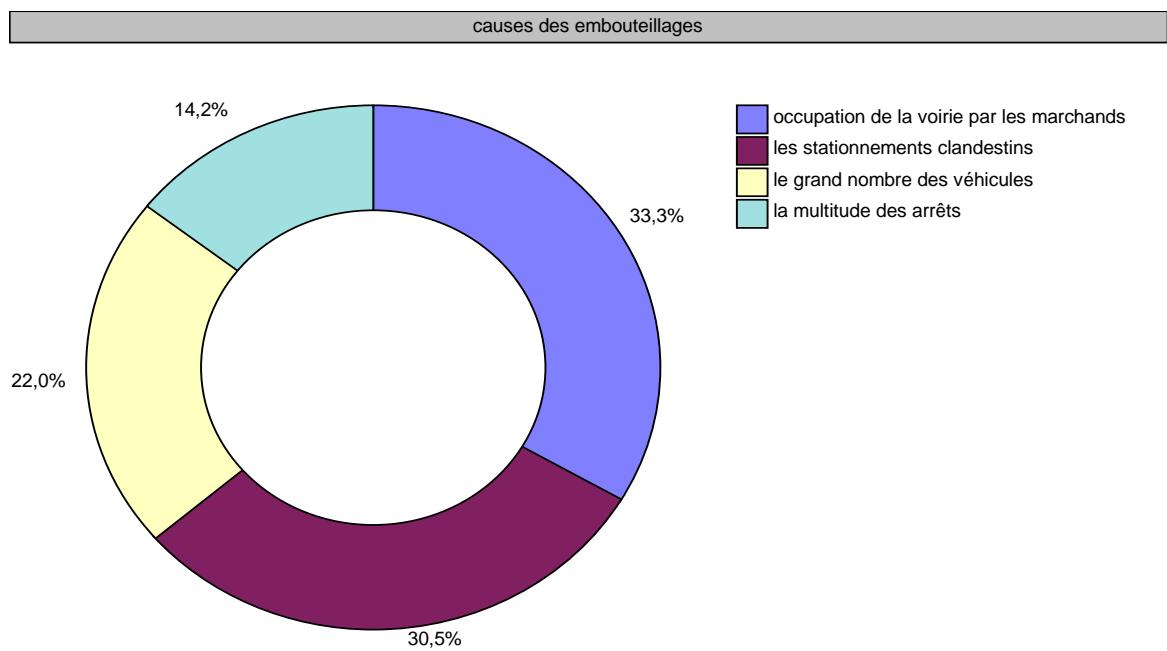
Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

L'analyse de ces données montre que les accidents de la circulation sont en majorité causés par le comportement des conducteurs. En effet, selon nos enquêtes, 71,1% des accidents à Thiaroye sont causés par les chauffeurs. La qualité de leur conduite laisse à désirer selon les usagers. Il faut également l'état des routes dans les raisons des accidents. D'après les usagers, 20,7% de ces derniers sont dus à la mauvaise qualité des voies de communication. A cela il faut ajouter la part des véhicules dans les causes des accidents. En effet, le parc automobile de Thiaroye est vétuste dans sa majorité. La plupart des voitures sont des cars rapides qui n'ont aucun confort ni sécurité. C'est pourquoi les usagers affirment que 8,1% des accidents de la circulation sont liés à la mauvaise qualité des véhicules.

3- Les embouteillages

La circulation dans la commune de Thiaroye est souvent marquée par des embouteillages. Ces derniers ont plusieurs raisons et se manifestent à n'importe quel moment de la journée.

Diagramme 23: Les causes des embouteillages



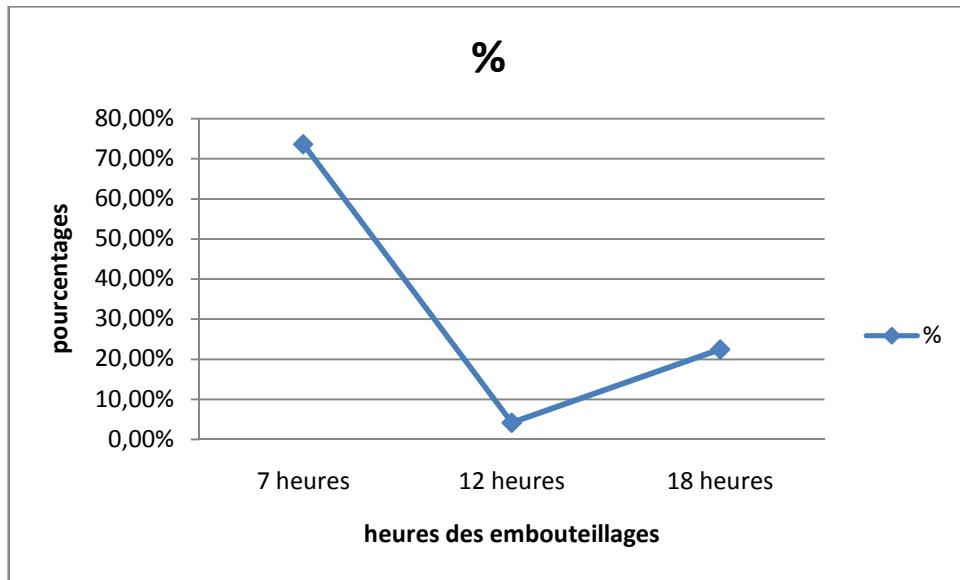
Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

a- Les causes des embouteillages

L'occupation de la voirie par les marchands est la cause principale des embouteillages. Elle représente 33,3% des causes. Les marchands qui n'ont pas de cantines sont dans la plupart le long des routes. Ce côtoiemment de la route a fini par réduire la largeur de la voirie. C'est ainsi que les voitures ne parviennent plus à circuler normalement. Les automobilistes ont aussi une part de responsabilité dans ces embouteillages. Ils ne respectent pas les lieux d'arrêt. La multiplication des arrêts et les stationnements irréguliers sont respectivement responsables à 14,2% et à 30,5% des embouteillages. Le grand nombre de voitures est également une des raisons des embouteillages. Les usagers soutiennent que 22% des embouteillages sont causés par la pluralité des véhicules.

b- Les heures des embouteillages

Diagramme 24: Les heures des embouteillages



Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

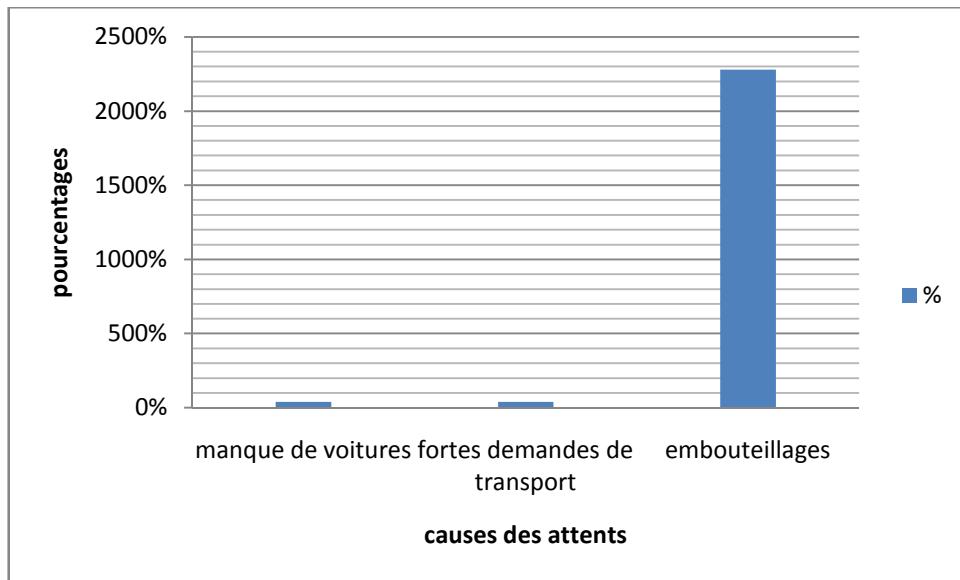
L'étude de la courbe d'évolution des embouteillages dans la commune de Thiaroye montre qu'ils existent généralement dans trois périodes de la journée. C'est à 7 heures qu'on assiste à de forts embouteillages. Le matin les usagers vont au travail. Les transports en commun et les véhicules particuliers sont nombreux sur la route. C'est pourquoi 73,6% des embouteillages sont observables le matin. A la mi-journée les embouteillages diminuent considérablement jusqu'à 4,1%. A cette heure creuse peu de voitures circulent. Cependant le soir les embouteillages rehaussent jusqu'à 22,4%. Cette situation est due à la descente des travailleurs.

II- Les attentes de voitures dans les arrêts

Dans la commune de Thiaroye on assiste à de longues attentes de voitures par les usagers au niveau des arrêts. Plusieurs raisons expliquent cette situation qui entraîne beaucoup de conséquences.

1- Les causes des longues attentes

Diagramme 25: Les causes des longues attentes de voitures

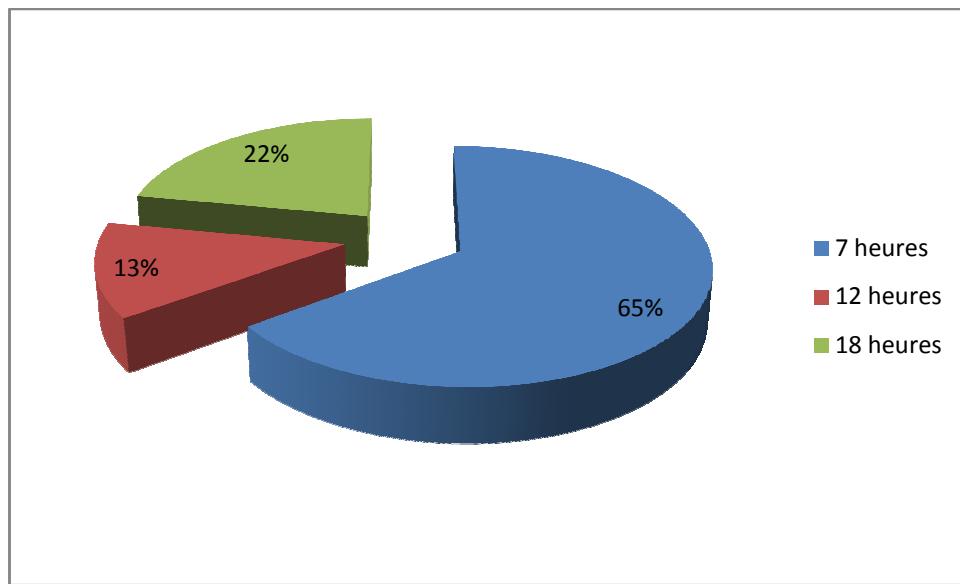


Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

L’analyse de ce diagramme montre que les points de vue sont partagés sur les raisons des longues attentes de voitures au niveau des arrêts. Selon l’enquête sur ces causes, 39,4% des usagers soutiennent que c’est le manque de voitures qui est à l’origine de cela. En d’autres termes, l’offre de transport ne parvient pas à satisfaire les besoins de la population. C’est dans cette logique que 37,8% affirment que c’est la forte demande de transport qui est la raison principale de ces attentes. On assiste ainsi à un déséquilibre notoire entre la demande et l’offre de transport. Pour d’autres, la mauvaise circulation occupe une place importante dans les causes des longues attentes de voitures. Ils représentent 22,8% des usagers. En effet, les embouteillages font que les voitures durent longtemps pour arriver aux arrêts.

2- Les heures des attentes de voitures

Dans la journée trois périodes marquent des étapes importantes dans les longues attentes de voitures. Ce diagramme met en exergue les moments les plus problématiques pour avoir une voiture afin de se déplacer.

Diagramme 26: Les heures des longues attentes de voitures

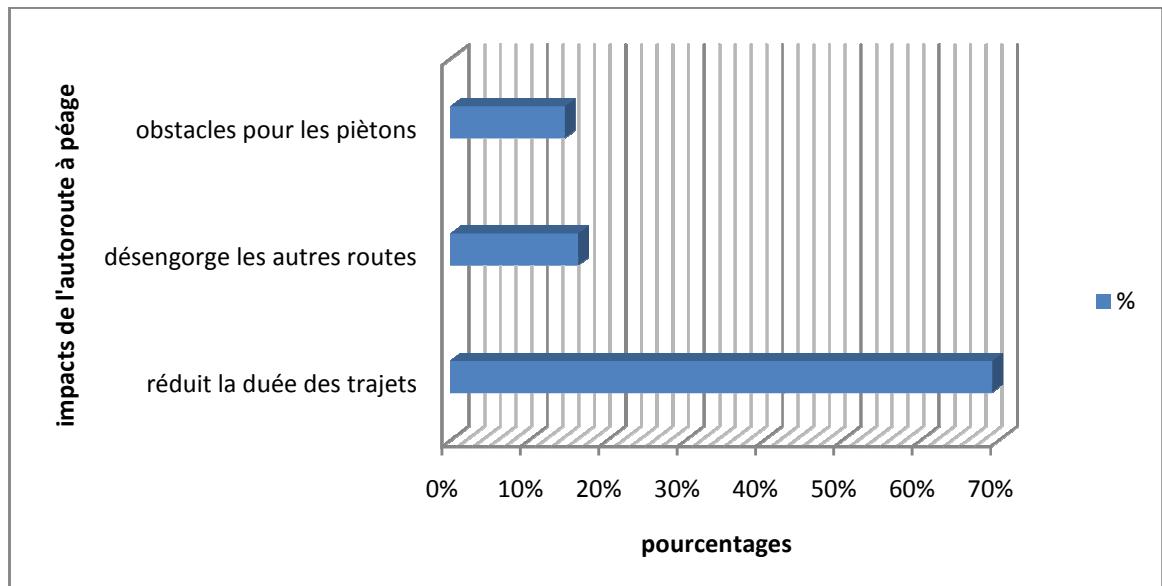
Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

La demande en transport est très forte le matin. Les personnes vont en masse à la quête des véhicules pour aller au travail. C'est un moment pour les autres d'aller au marché pour faire des achats. Cette demande se manifeste pour un groupement des usagers le long des routes pour attendre un véhicule. Ainsi 65% des usagers attendent plus longtemps de voitures le matin. A la mi-journée la demande baisse fortement. C'est pourquoi les attentes diminuent. En effet, seuls 13% soutiennent qu'ils attendent des voitures en ce moment. Mais le soir la demande en transport rehausse. C'est l'heure où les personnes rentrent de leur travail. C'est ainsi que 22% des affirment qu'ils attendent longtemps le soir.

Chapitre II : Réalisations et perspectives dans les transports

I- Les impacts de l'autoroute à péage

Diagramme 27: Les impacts de l'autoroute à péage



Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

L'analyse de diagramme montre que l'autoroute à péage a des impacts importants dans les transports.

D'abord cette voie de communication joue un rôle important dans la réduction du temps des trajets. D'après les enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye, 69,1% des usagers affirment que l'autoroute à péage réduit la durée des trajets. En effet, elle permet aux voitures de rejoindre rapidement le centre-ville de Dakar. Elle est aussi un moyen très efficace de sortir de Dakar pour aller vers l'intérieur du pays. Comparée aux autres itinéraires cette route diminue considérablement les durées des voyages. Si ces conditions sont réunies c'est parce que l'autoroute donne la possibilité aux automobilistes de rouler en toute vitesse sans des obstacles. En d'autres termes, les embouteillages sont quasi inexistant sur cette route.

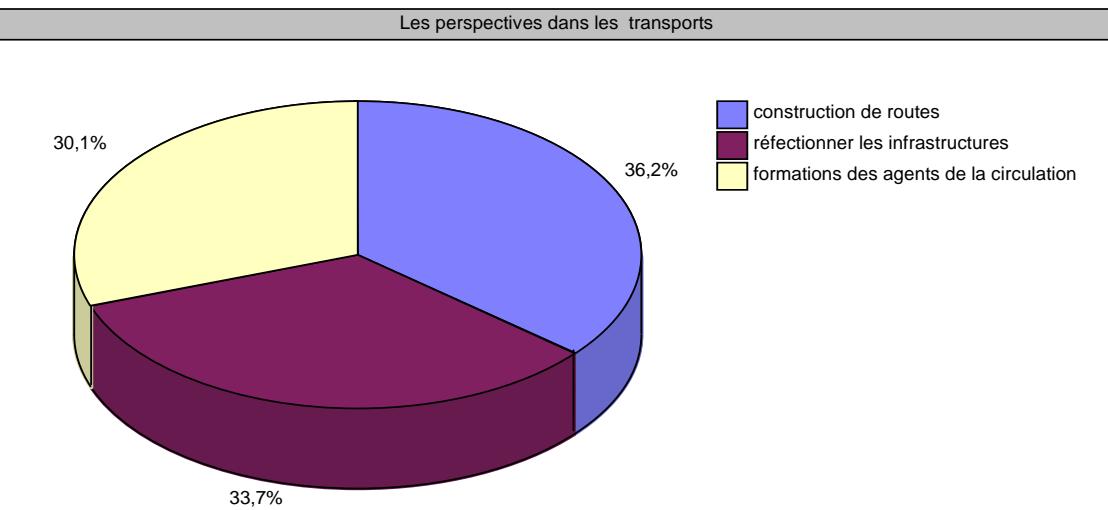
Ensuite l'autoroute à péage occupe une place importante dans le désengorgement des routes dans la commune de Thiaroye. Cette route est très empruntée par les voitures. C'est dans cette mouvance que 16,3% des usagers soutiennent que l'autoroute à péage désengorge les autres routes. Elle participe aussi à la diminution du nombre de voitures sur les autres voies de communication. C'est ainsi qu'elle réduit les embouteillages à l'intérieur de la commune.

Cependant tout le monde ne chante pas les vertus de l'autoroute à péage. Elle présente des aspects négatifs pour les populations de Thiaroye. Cette route constitue un obstacle pour certaines personnes. En effet, les piétons de certains quartiers traversés par l'autoroute sont gênés par la hauteur de l'infrastructure. Selon notre enquête, 14,6% des usagers ont des problèmes pour traverser la route. Cette dernière constitue un barrage par rapport aux services sociaux des populations. Ce phénomène est observable à Tivaoune Diaksao et à Diamaguéne Sicap Mbao où les écoles, les marchés et les hôpitaux se situent à l'autre côté de l'autoroute à péage. Du fait du manque de passerelles, ces habitants sont obligés de faire des contournements très longs pour accéder aux services. Ceci constitue une perte de temps énorme pour les usagers.

II- Les perspectives dans les transports

Les perspectives des transports dans la commune de Thiaroye tournent autour de trois points fondamentaux. Une enquête réalisée dans ce domaine a permis de les saisir.

Diagramme 28: Les perspectives dans les transports



Source : enquêtes réalisées dans la commune de Thiaroye

L’analyse de ce diagramme montre que l’avenir des transports à Thiaroye dépend largement de la construction de nouvelles routes. Ainsi 36,2% des usagers sont favorables à la création de routes. Selon l’APIX « *Pikine Irrégulier Sud compte cinq communes d’arrondissements ; Guinaw rail nord, Guinaw rail sue, Thiaroye gare, Tivaoune Diakao et Diamaguéne Sicap Mbao qui sont réparties sur une superficie de 860ha* »³⁸. Ce projet couvre une grande partie de la commune de Thiaroye. Ainsi « *ce volet consiste à optimiser la circulation routière à l’intérieur des quartiers et à permettre une meilleure connexion par rapport à l’autoroute à péage pour éviter un enclavement de la zone PIS* » (APIX 2012). Ce projet consiste à la construction des routes secondaires à l’intérieur de Thiaroye. Elles permettront d’accéder l’autoroute à péage.

Ainsi selon nos enquêtes 33,7% des usagers sont favorables à la réfection des routes. Dans ce sens, d’importants projets sont en cours dans la commune de Thiaroye. C’est dans cette logique qu’il faut noter la construction de l’échangeur au niveau de la poste de Thiaroye. Cette construction permettra une meilleure mobilité au niveau de la route nationale n°1 réduisant à cet effet les embouteillages à Thiaroye.

Du fait des critiques à l’égard des acteurs des transports, 30,1% des usagers soutiennent qu’il est indispensable de former des agents. La formation affectera les chauffeurs et les agents de la sécurité routière pour une meilleure circulation.

³⁸ APIX, Feuille d’autoroute, bulletin trimestriel de la coordination des grands travaux(CGT) de l’APIX- n°1- Novembre-Décembre 2012

CONCLUSION PARTIELLE

L'étude des transports dans la commune de Thiaroye montre que ceux-ci présentent des limites réelles. Les infrastructures routières connaissent des défaillances notoires. La dégradation des routes préoccupent les populations et les autorités. Cette dégradation des routes a des conséquences négatives sur la circulation des personnes et de leurs biens. Ces problèmes se matérialisent par la fréquence des embouteillages. Cette situation a fait que les usagers attendent pendant longtemps dans les arrêts à la quête d'un véhicule pour se déplacer. L'autoroute à péage a un impact considérable dans les transports à Thiaroye. Dans le but d'améliorer les conditions de la mobilité à Thiaroye, plusieurs projets sont en cours de construction. Ces projets promettent aux transports dans la commune de Thiaroye un avenir meilleur.

CONCLUSION GENERALE

L'étude des transports est un sujet à la fois historique et géographique. Dakar, ancienne capitale de l'AOF, est la ville la plus attractive du Sénégal. C'est ainsi qu'elle le siège de beaucoup de problèmes liés à l'urbanisation. Parmi ces derniers une attention particulière est accordée aux transports.

La commune de Thiaroye est caractérisée par une urbanisation mal maîtrisée, une forte croissance démographique et une économie informelle. Cette caractérisation de la commune a des conséquences directes sur les transports. Ainsi, les conditions de caractérisées par une forte demande de transport et par une modeste satisfaction des besoins de transport. Mais il faut reconnaître que les transports jouent un rôle important dans la vie des populations.

Même si les transports occupent une place incontournable dans la vie économique et sociale, il n'en demeure pas moins qu'ils rencontrent un certain nombre de problèmes. La fréquence des embouteillages et des accidents de circulation sont la conséquence des mauvais états des infrastructures routières. Cette hausse se matérialise par les longues attentes des usagers au niveau des arrêts à la quête de voitures. C'est ainsi que d'importantes réalisations sont en cours dans le domaine des transports pour faire face à ces problèmes.

Toutefois force est reconnaître que, malgré les nombreuses difficultés que rencontrent les transports dans la commune de Thiaroye, l'économie vit au rythme de la mobilité.

Il est donc impératif de reconsiderer les transports dans la banlieue dakaroise afin d'apporter des améliorations dans les conditions de vie des populations.

LA BIBLIOGRAPHIE

- 1.ANSD. *Estimation de la population de la région de Dakar 2010-2015.*
- 2.ANSD. (Juillet 2009). *Situation économique et sociale de la région de Dakar de l'année 2008.* Dakar: ANSD.
- 3.APIX. (2012). *Feuille d'Autoroute.* Dakar: APIX.
- 4.Banque Mondiale et République du Sénégal. (Mai 1995). *Rapport préliminaire au Sénégal sur « politique sectorielle des transports urbains », .*
- 5.Beguin, A. B. (1982-2001). *Indroduction à la géographie humaine.* Paris: Edition Armand Colin.
- 6.Brunet. (2006). *Les mots de la géographie: dictionnaire critique.* Paris, France: Europa Media Duplication.
- 7.Darruau, M. (1987). *Géographie humaine.* Paris: Edition Armand Colin.
- 8.Diakhaté, M. M. (Juin 2007). "Sociologie-anthropologie: déséquilibre du tissu urbain et problématique de la mobilité dans l'agglomération dakaroise: analyse factorielle de la crise du transport terrestre et éléments de gestion des déplacements urbains. Article n°6.
- 9.ENDA. (Mai 2009). *Pikine aujourd'hui et demain: diagnonstic participatif de la ville de Pikine(Dakar Sénégal).* Dakar: Enda Graf Sahel et Enda Sahel et Afrique de l'ouest.
10. La Revue Hérodote. (1984). *Revue de géographie et géopolitique: les géographes, l'action et la politique.* Paris, France: La découverte.
11. Lacoste, Y. (2007). *De la géopolitique aux paysages.*Paris: Edition A Colin.
- 12.Mboup, M. (2009). *Gestion urbaine et mobilité: effets des programmes d'infrastructures routières sur l'aménagement urbain et mobilité à Dakar.* Dakar: ENEA.
- 13.Ndiaye, I. (2002). *La planification urbaine et la problématique de la mobilité à Dakar.* Dakar: ENEA.
- 14.Ndiaye, I. (Mai 2008). *Le secteur du transport: tendances, enjeux et orientations politiques.* Dakar: ENDA SAHEL ET AFRIQUE DE L'OUEST.
- 15.Roselyne, B. b. (2007). *Mobilité urbaine et renouvellement du parc cars rapides et ndiaga ndiaye: quelle évolution dans les conditions du transport à Dakar.* Dakar, Sénégal: ENEA.

- 16.Sylla, I. (2004-2005). *Technologies de l'information et de la communication et mobilité en zone littorale : le cas de l'agglomération urbaine de Dakar.* Dakar: UCAD.
- 17.Teurnier, G. X. (Mai 1992). *Les transports urbains en Afrique à l'heure d'ajustement.* Edition Kartha et Enrets.
- 18.Thiam, O. (1984). *Transport et rééquilibre régional dans les pays du tiers monde: cas d'application de Sénégal, thèse de doctorat, ingénieur en économie de transport à l'université d'AIX Marseille II.* Marseille.
- 19.Thibault, L. r. (Septembre 1993). *Les cars rapides de Dakar: étude ethnographique d'un mode de transport urbain, sous la direction de Michelle Cros.*
- 20.Verger, P. G. (2006). *Dictionnaire de la géographie, 9e édition de mise à jour.* Paris: Quadrige/PUF.
- 21.Wackerman, G. (2000). *Géographie humaine.* Paris, France: Elipses Edition Marckerting S A.
- 22.Wolfgang Meyer, P. A. (2003). *Pour une meilleure mobilité urbaine dans les pays en développement.* Bruxelles: UITP.
- 23.Wolkowisch, M. (1973). *Géographie des transports.* Paris: A collin U.
- 24.Wolkowisch, M. (1992). *Géographie des transports.* Paris: A. Collon.

LA LISTE DES CARTES

Carte1: La carte de Thiaroye	31
Carte 2: La des voies communication de Thiaroye	51

LA LISTE DES DIAGRAMMES

Diagramme 1: Les superficies des communes	32
Diagramme 2: Evolution de la population de Thiaroye	35
Diagramme 3: Répartition de la population	36
Diagramme 4: Densités des communes.....	37
Diagramme 5: Répartition par sexe de la population	38
Diagramme 6: La structure par sexe des usagers dans la commune de Thiaroye	43
Diagramme 7: la structure par âge des usagers dans la commune de Thiaroye	44
Diagramme 8: L'ethnie des usagers dans la commune de Thiaroye.....	45
Diagramme 9: La répartition des religions au niveau des usagers à Thiaroye	46
Diagramme 10: La répartition des usagers habitant Thiaroye.....	47
Diagramme 11: Les professions des usagers dans la commune de Thiaroye.....	48
Diagramme 12: Le choix modal	52
Diagramme 13: Choix modal non motorisé	53
Diagramme 14: La fréquence des déplacements	55
Diagramme 15: Les heures des déplacements quotidiens	56
Diagramme 16: La durée des trajets à Thiaroye	57
Diagramme 17: Les distances domiciles-arrêts	58
Diagramme 18: Les destinations des usagers	59
Diagramme 19: Le nombre de déplacements journaliers	61
Diagramme 20: L'état de circulation à Thiaroye	62
Diagramme 21: Les causes de la dégradation des routes	65
Diagramme 22: Les causes des accidents de la circulation	66
Diagramme 23: Les causes des embouteillages	67
Diagramme 24: Les heures des embouteillages	68
Diagramme 25: Les causes des longues attentes de voitures	69
Diagramme 26: Les heures des longues attentes de voitures	70
Diagramme 27: Les impacts de l'autoroute à péage	71
Diagramme 28: Les perspectives dans les transports	73

LA LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Les échantillons des communes.....	28
Tableau 2: les motifs de déplacement	60