

Table des matières

REMERCIEMENT	1
Table des matières	2
LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES.....	5
Introduction	6
I . PROBLEMATIQUE	7
1-Contexte	7
2-JUSTIFICATION.....	13
II. Questions de recherche	15
1-Objectifs	15
2-Hypothèses.....	15
III. ETAT DE L'ART	17
1-Discussion des concepts.....	17
2-Revue de la littérature	20
IV. METHODOLOGIE DE RECHERCHE.....	24
1- La recherche documentaire	24
2- Les instruments de collecte des données.....	24
3- Le traitement de l'information	26
4- Les difficultés rencontrées	26
PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DE LA COMMUNE DE BAMBIOR.....	27
CHAPITRE I : ETUDE DU CADRE PHYSIQUE	29
1- Situation géographique de la commune de Bambilor	29
2- Caractéristiques du milieu.....	30
2-1- Relief et sol	30
2-2- Le climat et la végétation.....	31
CHAPITRE II : LES CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES.....	32

1- Structure et évolution de la population de la commune de Bambilor	32
2- La répartition spatiale de la population.....	33
3- Les services sociaux à Bambilor.....	34
CHAPITRE III : LES ACTIVITES SOCIOECONOMIQUES.....	35
1- Les activités agricoles	37
1-1- Les cultures sous pluies	38
1-2-Les cultures maraîchères et fruitières	38
2- L'élevage.....	41
3- Autres activités.....	43
Conclusion partielle.....	46
DEUXIEME PARTIE : PLACE DU TRANSPORT DANS LES ACTIVITES SOCIOECONOMIQUES DES POPULATIONS A BAMBIOR.....	47
Introduction partielle	48
CHAPITRE I : LA PRESENTATION GENERALE DU SYSTEME DE TRANSPORT A BAMBIOR	49
1- Présentation du réseau routier à Bambilor	50
2- Les moyens de déplacement.....	53
2-1- Les moyens non motorisés.....	55
2-2- Les moyens motorisés.....	57
CHAPITRE II : TRANSPORT ET COMMERCIALISATION DES PRODUITS A BAMBIOR.	61
1-La mobilité à Bambilor	61
1-1- La mobilité interne.....	61
1-2- La mobilité entre Bambilor et Rufisque.....	62
2- La qualité de l'offre face à la demande	63
3- Les problèmes liés à l'écoulement des marchandises	64
Conclusion partielle.....	65
TROISIEME PARTIE : TRANSPORT ET PERIURBANISATION A BAMBIOR	67
Introduction partielle	68

CHAPITRE I : L'EXTENTION SPATIALE DE L'AGGLOMERATION DAKAROISE SUR LA COMMUNE DE BAMBILOR.....	69
1- Les causes de la périurbanisation.....	69
2- Une dynamique spatiale nouvelle	70
CHAPITRE II : LES PROBLEMES DE TRANSPORT LIES A LA PERIURBANISATION	72
1-Les mouvements pendulaires	72
2-Les moyens à préconiser pour atténuer les problèmes de transport à Bambilor	74
Conclusion partielle.....	75
Conclusion Générale	76
BIBLIOGRAPHIE.....	77
WEBOGRAPHIE.....	79
Liste des figures	80
Liste des tableaux	80
Liste des photos.....	80
Liste des cartes.....	80

LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

AFTU : Association pour le Financement des Transports Urbains

BHS : Banque de l'Habitat du Sénégal

BP : Bassin de Production

CADL : Centre d'Appui au Développement Local

CEA : Commission Economique pour l'Afrique

COHAPES : Coopérative d'Habitat des Professionnels de l'Education du Sénégal

CETUD : Conseil Exécutif des Transports Urbains à Dakar

DDD : Dakar Dem Dikk

ENEA : Ecole Nationale d'Economie Appliquée

FDTU : Fond de Développement des Transports Urbains

FERA : Fond d'Entretien Routier Africain

LPST : Lettre de Politique Sectorielle des Transports

LPTR : Lettre de Politique de Transport Rural

ONUDI : Organisation des Nations Unies pour le Développement Industriel

PAST : Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports

PNUE : Programme des Nations Unies pour l'Environnement

SAGEF : Société d'Aménagement et de Gestion d'Equipements Fonciers

SCI : Société de Construction Immobilière

SNTR : Stratégie Nationale de Transport Rural

UCAD : Université Cheikh Anta Diop de Dakar

UDEN : Union Démocratique des Enseignants

Introduction

Crée en 1928 et devenue communauté rurale lors du découpage administratif de 2011, Bambilor se trouve dans la partie nord du département de Rufisque, dans la région de Dakar. Il est limité à l'EST par Sébikotane, à l'OUEST par Niague, au Nord par Bayakh et au sud par Sangalkam. La commune rurale de Bambilor compte 42226 habitants répartis dans les principaux quartiers suivants : Mbeuth, Diack sao, Gorom1, Gorom2, Gorom3, Deny Biram Ndao nord, Deny Biram Ndao sud. , Deny Guedj, Wayembam, Mbey, Nguendouf, kounoun, Keur Ndiaye Lo, Kaniack et le quartier de Bambilor qui abrite le chef lieu.

C'était un village pilote qui polarisait les 13 villages cités haut (expliqué par l'installation des camps de colons français dans cette localité): d'où l'appellation de campement. C'est en raison de sa taille, de sa domination sur les autres villages et de sa position géographique que Bambilor deviendra un chef lieu de communauté rurale et plus tard une commune, polarisant du coup la plupart des activités socio économiques qui se développent dans la zone. Cette situation fait de Bambilor, un pôle économique dans la région du Cap Vert¹.

Cependant on ne saurait parler des activités économiques et même de l'économie d'une manière générale à Bambilor sans parler du transport, dont celles-ci sont tributaires pour la plupart. Le transport joue un rôle vital dans la vie quotidienne des habitants de cette commune.

Ceci étant, son organisation apparaît de plus en plus comme une nécessité et surtout si l'on assigne au transport le rôle d'assurer toutes les fonctions d'échanges : distribution des marchandises et autres activités humaines. En effet, les systèmes de transports peuvent permettre d'accroître les possibilités d'emploi à travers une mobilité accrue et peuvent permettre également à la population de bénéficier des services sociaux tels que l'enseignement, l'accessibilité aux marchés, etc.

Ainsi, il serait très intéressant de faire un parallélisme entre transport et activités économiques, afin de mieux voir les effets du premier dans les activités socio-économiques de Bambilor.

¹ Nom par lequel on désignait la région de Dakar compte tenu de sa position avancée dans la mer : un cap.

I . PROBLEMATIQUE

1-Contexte

Le transport est un système de communication et de déplacement des personnes et des biens à travers des moyens tels que la voiture, la charrette, l'avion les bateaux, le train... Ce système ainsi que ses moyens ont connu une évolution notable des origines jusqu'à nos jours. Ceci étant, on peut dire que le transport a, de tout temps, existé dans la vie de l'homme.

La maîtrise des informations sur ses origines est mal aisée, néanmoins il revient de dire que depuis l'antiquité ou même depuis le néolithique, le transport est entré dans la vie de l'homme en raison de sa nécessité et de son rapport avec le contexte socio-économique lié à la naissance et à l'évolution de nouvelles mentalités.

En effet, la naissance de l'agriculture, l'apparition de l'élevage, le développement du commerce et l'augmentation de la population vont pousser l'homme à développer le transport. Celui-ci se basait d'abord sur des moyens rudimentaires : les bêtes (chevaux, chameaux, âne, etc.), la pirogue à rames, et la marche.

Il a fallu attendre la fin du 18ème siècle appelé "siècle des lumières ou siècle des philosophes de la raison" pour révolutionner le transport : la voiture et le train remplaçant ainsi, pour une grande part les bêtes de somme et l'homme dans le transport.

Cette amélioration des moyens de transport s'accompagne de celle des voies de communication. Au même moment ou presque, apparaît le transport aérien permettant à l'homme de rallier plus rapidement deux points de l'espace terrestre.

Depuis lors, l'homme n'a cessé de trouver des mécanismes et des moyens pour développer le transport. Ce besoin sans fin de l'améliorer montre son importance dans les activités de nos sociétés.

Au Sénégal, le transport est indispensable car il est le socle sur lequel repose la presque totalité des activités économiques des populations et son développement est en rapport direct avec l'accroissement naturel de la population. En effet, le rôle et la place du transport dans le développement peuvent se définir comme une nécessité. Le transport joue un rôle primordial dans le processus de développement. Le secteur des transports constitue un moyen d'intégration entre les peuples et les nations. Il contribue au développement économique en tant que facteur de mobilité et d'échange. Les transports facilitent les échanges, la circulation

des marchandises et les mouvements de la population. Ils peuvent être considérés comme un instrument essentiel dans la bonne marche d'un pays, voire la base de son développement car, ils constituent le support sur lequel s'organise l'ensemble des activités socioéconomiques d'une entité.

Au Sénégal, le transport se présente sous deux formes en fonction du milieu : on distingue ainsi le transport urbain (qui concerne les villes) et le transport rural. Ce dernier occupe une place prépondérante dans les activités de nos sociétés dans la mesure où une très grande partie de la population des pays de l'Afrique de l'Ouest vit en milieu rural.

C'est le cas de Bambilor localité qui constitue notre objet d'étude. En effet, chevauchée entre le monde rural d'une part et le monde urbain d'autre part, la commune rurale de Bambilor s'adonne à de multiples activités socio-économiques qui sont les bases de son économie. L'activité dominante dans cette localité est l'agriculture qui demeure depuis très longtemps un des piliers du développement économique de la plupart des pays en voie de développement. L'agriculture sénégalaise qui représente 10% du PIB et 70% de la population active occupe une place non négligeable dans le développement de Bambilor qui, pour sa part participe à cet essor par une intensification des cultures maraîchères mais aussi et surtout une pratique croissante de l'élevage.

Le maraîchage est une activité intense à Bambilor et est très souvent pratiqué par les hommes qui cultivent des légumes tels que les pastèques, le chou, la salade, le gombo, la tomate, les haricots verts, la carotte, l'aubergine entre autres. A ces légumes, il faut ajouter les produits fruitiers comme les mangues, le citron, le papayer, etc.

Ce sont des cultures susceptibles de répondre aux besoins alimentaires et monétaires des producteurs car, elles sont destinées non seulement à la consommation mais aussi à la vente.

Par ailleurs, on ne saurait parler de l'agriculture à Bambilor sans parler de l'élevage qui occupe une place très importante et se développe rapidement.

Ainsi, ces deux activités à savoir l'agriculture et l'élevage sont étroitement liées au commerce qui est en outre inséparable du transport. En effet, dans les pays en développement tels que le Sénégal, le transport rural relie souvent deux localités différentes à travers des routes rurales, mais paradoxalement certaines d'entre elles ne répondent pas entièrement aux normes du transport.

Le Sénégal compte un réseau important de voies de communication reliant différentes zones rurales d'une part, et d'autre part les zones rurales aux zones urbaines. Ces routes en latérite ou goudronnées se particulissent pour la plupart par leurs caractères vétustes qui les rendent souvent impraticables durant une très grande partie de l'année, toutes choses donc qui constituent un obstacle au fonctionnement du transport et par ricochet au développement des activités socio-économiques. C'est à ce propos que le professeur Ahmadou Diop dit que «*l'existence de moyens de transport est une condition fondamentale pour tout autre forme de développement* »².

Par ailleurs, l'Etat du Sénégal a bien compris ces enjeux et a élaboré des stratégies de développement des transports et des politiques sectorielles basées sur des investissements massifs dans les infrastructures et les services de transport pour une meilleure fluidité des biens et des personnes. De ce fait, l'Etat a adopté trois lettres de politique sectorielle des transports afin de rendre le secteur plus efficace et plus compétitif.

La première Lettre de Politique Sectorielle des Transports (LPST1) fut adoptée en 1991 avec des objectifs précis et regroupait en son sein d'importants programmes comme le Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports (PAST). En effet, ce programme avait pour objectif de renforcer les réformes entamées surtout au niveau des infrastructures.

La deuxième Lettre de Politique Sectorielle des Transports fut adoptée en 1998. En effet, elle vise une meilleure planification et une coordination des actions et des investissements. Elle a pour objectif de moderniser la gestion, de renforcer des capacités humaines et institutionnelles et d'atténuer les impacts négatifs des transports sur l'environnement. L'objectif ultime est d'appuyer les efforts de lutte contre la pauvreté par un meilleur accès à toute l'étendue du territoire national.

La Lettre de Politique du sous secteur des transports urbains qui a introduit une réforme du cadre institutionnel et juridique des transports urbains avec la création du Conseil Exécutif des Transports Urbains à Dakar (CETUD), le renforcement du cadre financier avec la mise en place d'un Fond de Développement des Transports Urbains (FDTU), la restructuration des transports collectifs et le développement des ressources humaines.

² Ahmadou Diop, *Enjeux urbains et développement territorial en Afrique Contemporaine* Edition Karthala, 2008 p.149.

Dans cette optique, la société Dakar Dem Dikk (DDD) a été mise en place le 1^{er} Janvier 2000. En effet, cette société dispose d'un parc automobile de 410 bus qui, selon la configuration de Dakar, desserve l'ensemble de la ville de la région de Dakar à l'exception de quelques localités telles que Bambilor, Sangalkam (...) et offrent aux populations un service de transport moderne.

Egalement, dans le souci de répondre à la demande de plus en plus forte des populations dans le domaine du transport, et ce, en fonction du poids démographique de la région, l'Association pour le Financement des Transports Urbains (AFTU) a été créée le 03 Mars 2001 avec comme objectif le renouvellement du parc d'autobus et d'autocars afin de favoriser le professionnalisme dans le secteur du transport.

Ainsi, dans leur programme, 505 minibus TATA et 402 minibus KING LONG ont été mis à la disposition des populations dakaroises pour satisfaire la demande. De plus, en Aout 2012, 30 nouveaux TATA ont été opérationnels. Il est également important de noter les rénovations qui ont été faites dans le cadre des infrastructures routières avec la construction de routes, de tunnels, de ponts etc., dont la plus importante est celle de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio qui a beaucoup contribué à la fluidité du trafic.

Par ailleurs, la Stratégie Nationale de Transport Rurale (SNTR) est adoptée en 2002 et repose, entre autres, sur la nécessité de satisfaire la demande sociale pour les groupes les plus défavorisés et de mettre en place un système de gestion décentralisé et participatif dans le sous secteur. La SNTR a aussi comme objectifs d'assurer une cohérence et une synergie des actions, de promouvoir les moyens intermédiaires de transport pour diminuer les coûts et de prendre en compte les aspects écologiques dans ce sous secteur.

Toutes ces politiques de transport sont réalisables à travers des programmes de transport tels que le Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports (PAST) qui vise la réduction des coûts de transport, la privatisation du secteur et l'autonomie administrative et financière des organismes de transport, et le Programme Sectoriel des Transports 2 (PST2) qui vise une efficacité des services et une amélioration des infrastructures.

Tout ceci montre que le rôle du transport est fondamental dans le fonctionnement d'un pays ; c'est pourquoi, il est très important voire nécessaire de disposer des voies et moyens de transport opérationnelles. En effet, elles contribuent à la structuration de l'espace et facilitent les déplacements entre le centre et la périphérie. A ce propos Wolkowitsh affirme que « *les*

transports sont devenus indispensables à l'existence quotidienne comme l'alimentation et l'énergie »³.

Les transports facilitent les échanges, la circulation des biens et des personnes, c'est pourquoi ils sont intégrés comme un outil fondamental pour l'avenir d'un pays.

Plusieurs réalisations montrent que dans la politique actuellement menée au Sénégal, le transport occupe une place prépondérante. Mais, il importe de retenir que même si des progrès ont été réalisés, beaucoup de problèmes inhérents au transport restent encore d'actualité.

L'évolution du secteur des transports routiers a fortement contribué à l'extension de la ville vers sa périphérie. Dakar devient alors une grande agglomération et concentre près de 50% de la population urbaine du Sénégal. C'est dans ce même ordre d'idée que Ngom (N.) affirme que « *Dakar s'étend, aujourd'hui sur une immense banlieue en éventail, de Ngor à Bargny soit près de 90% du territoire régional qui abrite 98% de la population régionale* »⁴. Sur une telle agglomération, les problèmes liés au transport s'avèrent récurrents surtout pour les habitants de la périphérie.

La commune rurale de Bambilor n'échappe pas à la règle. Elle est en effet confrontée à un système de transport qui présente des avantages mais aussi et surtout des inconvénients dans les activités des populations. Le transport des produits maraîchers et animaliers se fait essentiellement vers les marchés de la ville de Rufisque, de Dakar et de la Petite Côte. Ceci se fait avec un certain nombre de contraintes d'autant plus que la communauté rurale ne dispose pas d'assez de moyens de transport et n'est traversée que par une seule route goudronnée à savoir la route nationale numéro 3 (RN3), qui débouche sur Thiès.

En dehors de cette route il n'existe que de petites et très vieilles pistes de production, toutes choses qui rendent l'accès de certaines localités difficile et par moment impossible. Et cela est valable pour la presque totalité des zones rurales au Sénégal.

C'est ainsi qu'à l'ouverture des sixièmes assises du groupe focal Afrique de l'ouest du Fond d'Entretien Routier Africain (FERA), ayant pour thème: *Décentralisation et financement des routes rurales, quelles contribution pour les fonds d'entretien routier ?*, on peut noter ces propos: « *Le monde rural est très mal desservi en termes d'infrastructures et de moyens de*

³ Maurice Wolkowitsh, 1973 Géographie des transports, Paris Armand Colin, 381 pages

⁴ Ngom (N), 2011, La problématique de la mobilité urbaine : accessibilité au centre ville dakarois par le système de transport collectif routier, Thèse de doctorat, 317 pages.

transports, un constat bien partagé dans plusieurs pays Africains »⁵. En effet, les différents intervenants ont rappelé la nécessité pour les 32 pays membres de cette structure de mettre en place des mécanismes pour construire ces pistes rurales. En effet, «*dans cette région africaine on ne trouve nulle part des systèmes de transport totalement (ou suffisamment) intégrés.*»⁶

Par ailleurs, il est également important de mentionner la masse des travailleurs qui se rendent chaque jour en ville en partance des zones rurales. Les populations de Bambilor ne disposent pas de moyens de transport bien définis pour rallier la ville n'eut été les bus de la ligne 66 de l'AFTU permettant d'assurer la liaison entre Gorom1 et Yoff et ceux de la ligne 72 qui relie Kounoun à Guédiawaye.

Ces travailleurs sont en majorité composés de périurbains car, pour beaucoup, la périurbanisation est le moyen de concilier résidence à la campagne et activités en ville. Ce mode de vie qui implique de nombreux déplacements a pu se développer dès les années 1970 grâce à la diffusion de l'automobile. Ainsi, la population de Bambilor subit la carence des moyens de transport aggravée par l'augmentation exponentielle du nombre de périurbains motivés par le «*désir d'accéder à la propriété sous la forme d'une maison individuelle qui peut plus facilement se concrétiser en milieu rural en raison du prix du terrain moins cher qu'aux portes de la ville.*»⁷

Cela entraîne d'ailleurs un ralentissement du développement de l'agriculture dans le monde rural.

Dès lors, un nouveau vocabulaire apparaît pour caractériser ces espaces ruraux peu agricoles. On a longtemps parlé, à propos des grandes banlieues dans les espaces autrefois agricoles, de rurbanisation ou urbanisation du monde rural, d'espaces périurbains (espaces situés autour de la ville, dont les communes conservent des caractères villageois et connaissent, du fait de l'extension des villes, d'importantes mutations démographiques, sociales, économiques et culturelles).

Les habitants des espaces urbanisés sont qualifiés de rurbains, nouveaux ruraux travaillant en ville, ce qui se traduit par des mouvements pendulaires. Pourtant, avec la généralisation de ce mode de vie, certains géographes tels qu'Edward Soja ou Martin Vannier, critiquant le fait

⁵ Source : www.lequotidien.sn du 27 Juin 2013 écrit par Alioune Badara

⁶ Ahmadou Diop *op.cit.*p149

⁷ Marcadon (J) et al, 1997, Les transports, géographie de la circulation dans le monde d'aujourd'hui, Armand Colin, p163

que le terme rurbain soit construit en référence à la ville, ont proposé le concept de "*tiers espace*" pour désigner ce type d'espace caractérisé par des besoins de type urbains tel que le transport.

Dans ce groupe, on peut classer l'effectif important de lycéens quittant Bambilor en direction de Rufisque, ou encore d'étudiants qui se rendent chaque jour à l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD) pour rentrer le soir après les cours.

Sur le plan économique, le transport occupe une place importante dans le budget des ménages qui dépensent des sommes énormes pour effectuer leur déplacement quotidiens.

Tout ceci s'intègre dans un cadre de transaction entre Bambilor et les localités environnantes. Ce qui montre l'importance voire la nécessité de disposer des voies de communication opérationnelles ; elles contribuent à la structuration de l'espace et facilitent les déplacements entre le centre et la périphérie.

2-JUSTIFICATION

Dakar, par sa fonction géostratégique, politico-administrative et économique, polarisant l'essentiel des infrastructures et équipements, tend à devenir l'une des plus grands corridors d'Afrique. Ce qui explique dès lors, les nombreuses migrations en direction de la presqu'île.

Ainsi, cette forte croissance de la population urbaine (environ 55% des citadins) a bouleversé la structuration de la ville car le site originel n'arrive plus à accueillir les nouveaux arrivants qui sont contraints de s'établir à la périphérie. Ce qui entraîne du coup une extension rapide de la ville qui se traduit par l'allongement des distances entre les différentes parties de l'agglomération et par conséquent engendre un besoin de plus en plus croissant en déplacement.

Ceci entraîne une mutation des zones périphériques et rurales de la région de Dakar qui sont marquées par des problèmes spécifiques d'aménagement et plus précisément de transport. Ainsi, Bambilor comme la plupart des espaces périurbains, est marqué par des mouvements pendulaires qu'effectuent les "navetteurs" entre leurs domiciles, en périphérie, et leurs lieux de travail, en centre ville. Par ailleurs, avec la production et la commercialisation des produits agricoles, la commune rurale de Bambilor se trouve entre activités rurales et activités urbaines, le tout conditionné par le transport qui constitue le socle sur lequel repose le développement des différentes activités, et dicte par conséquent sa loi sur ces activités.

Le transport est considéré comme le pont qui relie les activités rurales et les activités urbaines.

Bambilor est connue aujourd’hui comme étant une zone d’exploitation des produits végétaux et animaliers, et passe pour être l’un des grands centres pourvoyeurs de Dakar en termes de produits agricoles notamment. Mais malgré toutes les opportunités et atouts qu’offrent sa position géographique et son environnement, aucune étude à notre connaissance n’a été faite avant nous sur le transport dans cette localité. Ce manquement serait-il dû à une méconnaissance de la localité du fait de son isolement ? Mais, dans tous les cas, un travail sur le transport en relation avec les activités socio-économiques à Bambilor est une occasion pour pallier cette insuffisance. Cette occasion nous est donnée et nous avons bon espoir qu’au terme de nos travaux, des informations précises sur les différents types d’activités, mais aussi sur le transport, ses mécanismes, ses handicaps, ses atouts entre autres seront fournies, sans oublier le mode vie de la population locale, la dynamique sociale, les nouvelles orientations de l’urbanisation en rapport avec l’augmentation sensible de la population...

Ainsi, notre recherche est loin d’être une réponse aux problèmes de déplacement des populations de Bambilor, mais constitue une simple contribution analytique sur les difficultés que rencontrent ces derniers en termes de déplacements quotidiens.

II. Questions de recherche

1-Objectifs

■ Objectif général :

L'objectif général de ce travail vise à diagnostiquer les difficultés de transport que rencontre la population de Bambilor en termes de déplacements quotidiens pour le fonctionnement de leurs activités. Cet exercice analytique pourrait peut-être aider à mieux connaître les problèmes de transport à Bambilor.

Sur ce point, nous allons essayer de nous fixer des objectifs spécifiques.

Objectifs spécifiques :

Le but spécifique de cette recherche sera de montrer les rapports existants entre le transport et les activités socioéconomiques des populations. Ainsi, il s'agira de :

- Montrer le rôle du transport dans les activités socio-économiques des populations de Bambilor.
- Etudier la place du transport rural dans le commerce des produits à Bambilor.
- Analyser l'accroissement démographique en rapport avec le transport dans la commune de Bambilor.

Pour atteindre ces objectifs, nous allons élaborer des hypothèses de travail.

2-Hypothèses

Hypothèse générale :

L'augmentation de la population ces dernières années, la commercialisation des produits maraîchers et animaliers, de même que l'extension en surface de la ville de Dakar vers la périphérie et plus précisément vers Bambilor montrent que les populations de Bambilor sont confrontées à de réels problèmes de transport.

Ainsi, cela nous a poussés à articuler notre réflexion autour des hypothèses suivantes :

- Les problèmes de transport liés au manque d'infrastructures de qualité et à l'insuffisance des moyens de transport dans la commune entraînent un ralentissement des activités à Bambilor.

- La distance influe sur l'acheminement des marchandises vers les marchés des centres villes.
- La périurbanisation affecte le système de transport à Bambilor.

III. ETAT DE L'ART

1-Discussion des concepts

A la suite des recherches par internet, des consultations d'ouvrages et de dictionnaires, nous avons eu quelques précisions sur les mots clés de notre rapport de recherche.

■ **Le transport** : d'après Larousse, c'est le fait de déplacer quelque chose ou quelqu'un d'un lieu à un autre (destination) le plus souvent via des véhicules et des voies de communications (la route, le canal).

Le terme transport vient du latin transe qui signifie au-delà et portere, porter, est le fait de porter quelque chose ou quelqu'un d'un lieu à un autre (internet).

D'après le dictionnaire de géographie de Pascal Baud, Serge Bourgeat et Catherine Bras, un transport est un transfert de personnes ou de biens sur une distance et par des moyens appropriés.

Les échanges d'informations forment les communications qui s'opèrent entre un émetteur et un récepteur selon un code compris par les deux. En effet, le transport se caractérise par la nature des produits déplacés, la distance du déplacement, les flux induits et les modes ou moyens de transport utilisés : routier, ferroviaire, aérien, fluvial ou maritime.

Certains auteurs font la distinction entre les moyens de transports (les supports, leurs équipements et les véhicules utilisés) et les modes de transports qui désignent la manière d'opérer les transports, autrement dit la présentation des cargaisons (en vrac et en conteneur), la distance des déplacements, leur fréquence, leur vitesse, le poids et la nature des cargaisons, ainsi que les relations entre les différents transporteurs. Le terme fret s'applique au transport de biens matériels et définit à la fois la nature de la cargaison d'un véhicule, le prix de la prestation, le loyer demandé par un fréteur (propriétaire de navire ou du camion), à un affréteur, c'est à dire locataire (organisateur de voyage par exemple).

■ **Accessibilité** : C'est la capacité d'un endroit d'être atteint L'accessibilité géographique considère que l'accessibilité d'un endroit est la sommation de toutes les distances le séparant des autres endroits.

L'accessibilité d'un lieu s'avère primordiale selon le dictionnaire de géographie, car la distance de la zone d'implantation au réseau autoroutier, aux grandes lignes ferroviaires, à

l'aéroport international ou d'affaires, au port, la proximité et la qualité des transports publics sont autant de facteurs de localisation importants. L'accessibilité d'un lieu implique non seulement des coûts financiers mais également des coûts horaires nécessaires.

■ **Rural** : qui est propre à la campagne.

Le terme rural est dérivé du latin «rus» (campagne), il désigne pourtant de façon générale tout ce qui n'est pas urbain.

Il est cependant commun en géographie de parler d'espace rural, d'habitat rural, de sociétés rurales, pour des espaces, des habitats ou des sociétés agricoles.

Les espaces ruraux ont eu pendant très longtemps une vocation essentiellement agricole. Leur étude s'est donc parfois confondue avec celle des campagnes c'est à dire au sens strict des champs.

La géographie rurale a ainsi longtemps étudié les rapports entre une activité dominante, l'agriculture, les paysages et les sociétés qu'elle induisait.

Les campagnes et les espaces ruraux sont donc le reflet d'héritages très nombreux dont il faut tenir compte dans l'analyse des paysages actuels et que la géohistoire peut chercher à décrypter.

Toutes les sociétés rurales, pendant très longtemps agricoles, ont dû tenir compte des conditions économiques, politiques, mais aussi naturelles comme le climat et les sols.

Ces thèmes intéressent particulièrement les géographes, qui se sont préoccupés des liens entre la campagne et la ville.

Les premières études sur les rapports ville-campagne datent du XVIII^e. Il est vrai qu'elles furent l'œuvre, non d'un géographe mais d'un agronome prussien, Johann Heinrich Von Thünen (1783-1850), qui montrait à travers ses théories de rente de localisation que l'étude des rapports ville-campagne est indissociable de celle des espaces ruraux. Selon lui, sur un espace homogène, c'est la distance par rapport à la ville-marché qui règle le bénéfice à l'hectare : les systèmes de production les plus intensifs produisant des légumes et du lait sont situés dans une première auréole à proximité de la ville et bénéficient donc d'une rente de localisation. Ses théories qui montraient l'importance des rapports ville-campagne ont une grande influence.

■ **Mobilité** : La mobilité est un concept dont les contours sont moins nets et prêtent à discussion et interprétation. Au sens géographique, c'est -à -dire celui de la mobilité spatiale (ou mobilité géographique), le terme exprime à la fois le processus qui aboutit au déplacement par lui-même mais aussi la capacité ou l'aptitude au mouvement, voire tout ce qui concourt à créer les conditions du déplacement.

Certains géographes lèvent l'ambigüité en utilisant plutôt, pour exprimer cette inégale potentialité à être mobile dans l'espace, le concept de motilité, emprunté à la biologie. Elle dépend de la volonté ou de la motivation des personnes susceptibles de se déplacer, déterminée par leurs stratégies personnelles et les opportunités qui leur sont offertes, mais aussi de leur capacité physique à se mouvoir et, critère souvent fondamental, des moyens d'information et de transport auxquels elles ont accès.

D'autres formes de mobilités peuvent intéresser les géographes. Il s'agit de la mobilité sociale qui caractérise une évolution de statut social qui se traduit par une ascension ou par une régression, à l'issue d'un licenciement et d'une dégradation d'un pouvoir d'achat par exemple. La mobilité professionnelle correspond à un changement de métier. Elle peut être horizontale, sans modification du niveau de qualification et de revenus, ou verticale en cas de changement de niveau hiérarchique.

La mobilité exprime donc surtout un potentiel. Elle peut être forte sans donner lieu à un déplacement ou faible mais concrétisée par un mouvement. Le plus souvent, le rapport entre mobilité et mouvement est cependant avéré.

Les types de mobilité se distinguent, comme c'est le cas des mouvements selon l'échelle des espaces concernés et les temporalités. On parle de mobilité de fin de semaine, par exemple entre résidence principale et secondaire, se traduisant par des déplacements souvent plus long, voire de mobilité saisonnière, correspond aux périodes de vacances.

Par ailleurs, certains auteurs réservent l'usage du concept aux déplacements de fréquences quotidiennes ayant pour support des espaces de relative proximité, et notamment aux déplacements domicile- travail même si ceux-ci s'effectuent sur des distances croissantes. Cette mobilité est donc essentiellement urbaine et périurbaine. C'est donc cette mobilité qui nous intéressera dans notre étude vue les nombreuses réalisations faites par l'homme afin de le rendre plus facile

2-Revue de la littérature

Le transport est un thème d'actualité qui a fait l'objet de plusieurs écrits et intéresse particulièrement les géographes. De ce fait une revue de quelques ouvrages nous permettra d'avoir une perception plus large du transport en général et du transport rural en particulier.

Le Rapport d'examen africain sur les transports rédigé par la Commission Economique pour l'Afrique(CEA), en collaboration avec ses partenaires à savoir le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), l'Organisation des Nations Unies pour le Développement Industriel (ONUDI), entre autres, donne un aperçu de l'importance du secteur des transports pour faire avancer le programme de développement durable de l'Afrique. Les transports sont en effet l'un des secteurs fondamentaux qui jouent un rôle de premier plan dans la réalisation des objectifs d'élimination de la pauvreté et de développement durable car, selon le rapport, le secteur des transports est étroitement lié aux autres secteurs de l'économie.

L'accent est mis sur les incidences négatives du transport sur l'environnement et la santé humaine (émission de gaz à effet de serre), et la CEA incite l'Afrique à investir d'importantes sommes pour la construction de nouvelles infrastructures et pour la maintenance des infrastructures existantes.

Le rapport considère que les services de transport motorisé en milieu rural laissaient à désirer et qu'il n'existant pas de structures institutionnelles ni de cadres réglementaires, d'où la conclusion qu'il fallait remédier aux problèmes d'ordre réglementaire, institutionnel et financier, qui empêchaient d'offrir aux populations défavorisées des moyens de transport à un prix abordable.

Cependant, il n'a pas été évoqué la question des transports alternatifs (charrette, vélo) qui pourraient être remis à l'ordre du jour pour les échanges locaux de courtes distances.

Jean Ritter, géographie des transports urbains, Paris, Puf, Collection « que sais-je ? » N°1427, 125 pages.

Il établie les liens existants entre le transport et l'urbanisation en développant les phénomènes d'étalement urbain et de périurbanisation qui sont les caractéristiques des villes contemporaines. Et pour une meilleure intégration de ces zones périphériques, Jean Ritter propose d'établir des politiques de transport permettant une meilleure accessibilité aux habitants de la périphérie au centre, mais également d'assurer une fluidité dans le trafic.

Beaujeu- Garnier (J), Géographie urbaine, Armand Colin, Paris, 360 pages.

Cet ouvrage, comme le précédent, relate aussi la corrélation qui existe entre l'urbanisation et le transport.

Selon Beaujeu-Garnier, seul un système de transport efficace constituerait le gage du bon fonctionnement de la ville car, pour elle, le transport est au centre de tous les activités et échanges, et reflète le niveau de développement d'une ville.

Cependant, ces deux ouvrages n'ont pas mis l'accent sur l'importance du transport rural qui est aussi un secteur clé de l'économie.

Ludovic Nguessan, Le secteur des transports au Sénégal : enjeux et défis pour la réalisation des objectifs de la croissance durable et de réduction de la pauvreté, PFANE, Novembre 2009, 136pages.

Il évoque l'accroissement de la demande en transport dans la région de Dakar, caractérisée par une urbanisation accélérée. Cela a entraîné un déséquilibre entre Dakar et les autres régions du Sénégal. Ludovic trouve que Dakar est victime de sa position géographique car, « confinée en effet sur la presqu'île du cap vert, qui ne permet quasiment aucun développement horizontal des surfaces aménagées, la région de Dakar dont la superficie n'est que 550 km², soit 0,28%, comptait en 2006, 25% de la population nationale, 95% des entreprises formelles,...87% des emplois permanents, 80% des Unités de Productions Informelles (UPI) non agricoles... ». Toutes ces caractéristiques font que Dakar souffre de réels problèmes de transport.

Toutefois, Ludovic ne s'est pas accentué sur l'aspect du transport rural à Dakar puisque la région de Dakar n'est pas entièrement urbaine.

Ndiaye (I), Le secteur du transport au Sénégal : Enjeux, tendances et orientations politiques, Enda, Mai 2008, 52pages.

Socio-économiste des transports, Ibrahima Ndiaye revient sur la stratégie nationale de développement du secteur des transports définie par le gouvernement au travers de la Lettre de Politique Sectorielle des Transports (LPST) (1998-2005).

La lettre reposait sur la volonté d'améliorer le transport dans ses différents sous secteurs que sont : le transport routier, le transport ferroviaire, le transport maritime et fluviomaritime, le transport aérien.

En ce qui concerne le transport routier et plus particulièrement en milieu rural, le projet de Lettre de Politique de Transport Rural (LPTR) a pour objectif de mettre en place un système de transport efficient, fiable et durable pour satisfaire la demande des populations en termes d'accessibilité et de mobilité. Et cela contribuera selon le projet à la lutte contre la pauvreté par une relance des activités agricoles, et à la réduction des inégalités.

Par ailleurs, un article de la Banque Africaine de Développement intitulé Transport Energie, nous fait une présentation du projet de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio.

La réalisation de ce projet s'étend sur trois phases à savoir :

- La construction du tronçon Patte d'oie-Pikine (5km).
- La construction du tronçon Pikine-Keur Massar (7km).
- La construction du tronçon Keur Massar-Diamniadio (13km).

En effet, la construction de cet autoroute contribuera essentiellement à : un réaménagement judicieux du territoire national, un désenclavement de Dakar, la réduction des couts d'exploitation des véhicules, donc des couts de transport...

Cependant, ces deux derniers documents nous ont présenté une revue des ambitieux programmes de développement du secteur des transports tout en négligeant le fonctionnement du système de transport qui est loin d'être satisfaisant surtout en milieu rural.

Starkey (P), Solutions pour le transport local : Acteurs, exemples et contre exemples, document de travail SSAT N°56, Mai 2001.

Il précise l'importance des moyens intermédiaires de transport qui selon lui « comblent le fossé entre la marche/portage et le transport à grande échelle ». Ces moyens comprennent les brouettes, les charrettes à bras, les chariots, les bicyclettes, les véhicules à traction animale. Starkey trouve que ces moyens sont souvent adaptés et leur prix est abordable, et sont essentiellement appropriés pour les échanges locaux restreints et « demeureront complémentaires au transport à grande échelle ».

Marcadon (J), et al, Les transports, géographie de la circulation dans le monde d'aujourd'hui, Armand Colin, 215pages.

Ces co-auteurs mettent l'accent sur la périurbanisation qui, selon eux « *est donc un produit de l'automobile* ». Dans cet ouvrage, on comprend que les périurbains sont attirés par le calme et l'air pur de la campagne, en opposition au bruit et la pollution de la ville. Et ce choix de vivre en campagne implique de nombreux déplacements.

IV. METHODOLOGIE DE RECHERCHE

Pour saisir des informations liées à notre thème de recherche, nous avons élaboré une méthodologie de recherche composée de trois phases : la recherche documentaire, la collecte des données et le traitement de l'information ; ceci afin de garantir un minimum de fidélité et de fiabilité à notre travail.

1- La recherche documentaire

Il a surtout été question à travers cette démarche de recueillir un maximum de données relatives au transport. Pour ce faire, la revue documentaire s'est faite dans les centres de documentation suivants :

La Bibliothèque Universitaire de l'UCAD, la bibliothèque de l'ENEA, le centre de documentation d'ENDA tiers monde, la bibliothèque du département de géographie et le CETUD.

D'une manière générale, toutes ces structures ont été sillonnées dans le seul but de mieux cerner l'organisation du trafic à Dakar et plus particulièrement à Bambilor.

L'outil internet nous a permis d'avoir quelques informations.

Des ouvrages généraux, des mémoires, des thèses et des rapports traitant du transport ont été aussi consultés en vue de mener à bien notre travail.

2- Les instruments de collecte des données

Les instruments de collecte des données sont constitués de l'enquête qualitative (guide d'entretien), de l'enquête quantitative (enquête de terrain) et de l'échantillonnage. Le choix d'une enquête au hasard rend difficile ou même impossible d'établir un quota d'enquête.

- ✓ L'enquête qualitative : durant cette phase, nous avons élaboré un guide d'entretien adressé à des personnes ressources telles que le « saltigu »⁸ de Bambilor, le directeur de l'école primaire et le secrétaire municipal.

Un guide d'entretien a été également adressé aux grands producteurs agricoles et aux éleveurs. Cela nous a permis de recueillir des informations complémentaires pour la rédaction du mémoire.

Pour compléter ces entretiens, nous avons également procédé à des observations directes. Ces observations ont été effectuées à différentes heures de la journée et dans

⁸ Guide ou autorité lébou, responsable d'une localité donnée.

des quartiers différents. Dans cette phase, nous avons su déceler l'organisation générale du réseau routier, les moyens de transport les plus utilisés par les populations et l'importance du trafic aux différentes heures de la journée (le matin, la mi-journée, le soir)

- ✓ L'enquête quantitative : lors de cette enquête, un questionnaire a été soumis aux différents usagers de la route (conducteurs et passagers) localisés dans les différents quartiers de la commune. Cette enquête a pour objectif d'essayer de mieux comprendre la place qu'occupe le transport dans les différentes activités des populations de la commune.
- ✓ L'échantillonnage est un procédé qui consiste à interroger un groupe de personne sélectionné, représentatif d'une population totale donnée.

Dans la mesure où il est difficile d'interroger toute une population (faute de temps et de moyens), nous avons choisi de scinder la commune en trois parties pour procéder à une enquête au hasard. Ainsi, nous avons réalisé notre enquête en nous référant au nombre approximatif de chauffeurs, mais aussi au nombre considérable de déplacements journaliers effectués. La répartition par question se fera en fonction de la densité de la population d'un lieu à un autre. Ce qui nous a poussés à cibler les zones de fortes flux et les zones d'agriculture.

En ce qui concerne les chauffeurs, nous avons jugé nécessaire de questionner 60 transporteurs. Sur ce point, nous nous sommes rendus au niveau du garage de Bambilor qui se trouve au centre de la dite localité sur la RN3. Nous avons également fréquenté le garage des cars Ndiaga Ndiaye qui relient Rufisque et Bayakh en traversant les quartiers de Bambilor. Nous avons aussi été au terminus des minibus « TATA » de la ligne 66 à Gorom1 et celui de la ligne 72 à kounoun.

Ce questionnaire nous a permis de mieux connaître les itinéraires des véhicules de transport, l'état des voies de communication et les difficultés du secteur liées à plusieurs facteurs

Par ailleurs, nous avons délibérément attendu les mois d'Août et de Septembre pour aller faire notre enquête de terrain car cette période correspond en plein saison des pluies, donc un moment propice pour mesurer l'impact de l'hivernage sur les voies et moyens de transport mais également sur l'agriculture.

3- Le traitement de l'information

Après avoir recueilli des informations, le traitement a été facilité par l'utilisation des logiciels tels que Sphinx et Excel qui nous ont permis de faire le dépouillement de même que l'élaboration des graphiques et des tableaux. Notre appareil photo numérique nous a permis de prendre des images relatives à notre étude. Enfin le logiciel Word 2007 nous a permis de faire la saisie du mémoire.

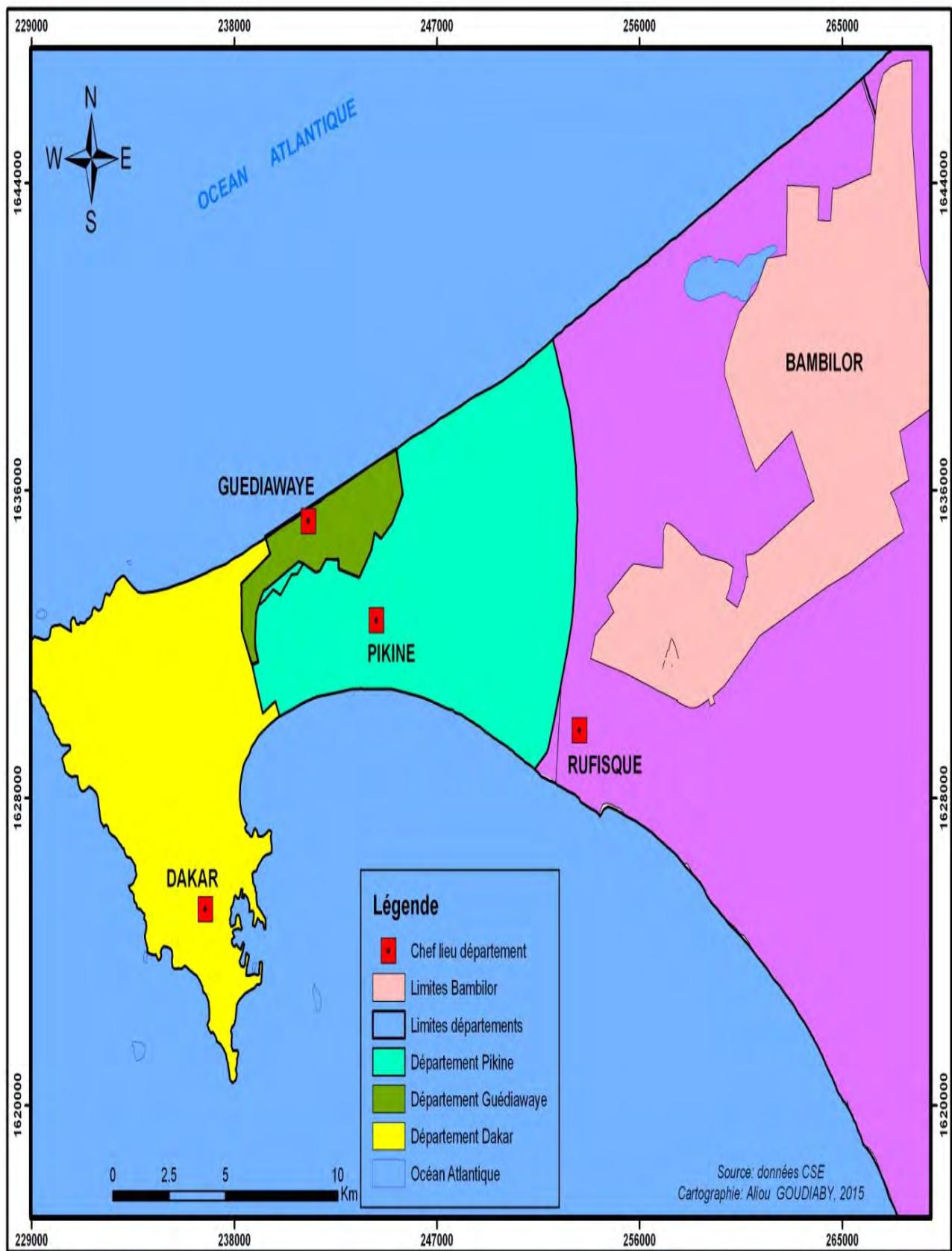
4- Les difficultés rencontrées

Le problème majeur de cette recherche repose sur l'absence de documents spécifiques à notre zone d'étude. De même, l'obtention de certaines informations relatives à l'effectif total de la population ainsi qu'à la répartition spatiale de la population est très difficile, voire même impossible dans la mesure où la commune de Bambilor fait parti des nouvelles collectivités locales érigées en 2011. De ce fait, les nouvelles données démographiques du dernier recensement ne sont pas encore disponibles. De la même manière, nous avons noté une réticence de certains usagers et transporteurs quant à la réponse à certaines questions.



PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DE LA COMMUNE DE BAMBILOR

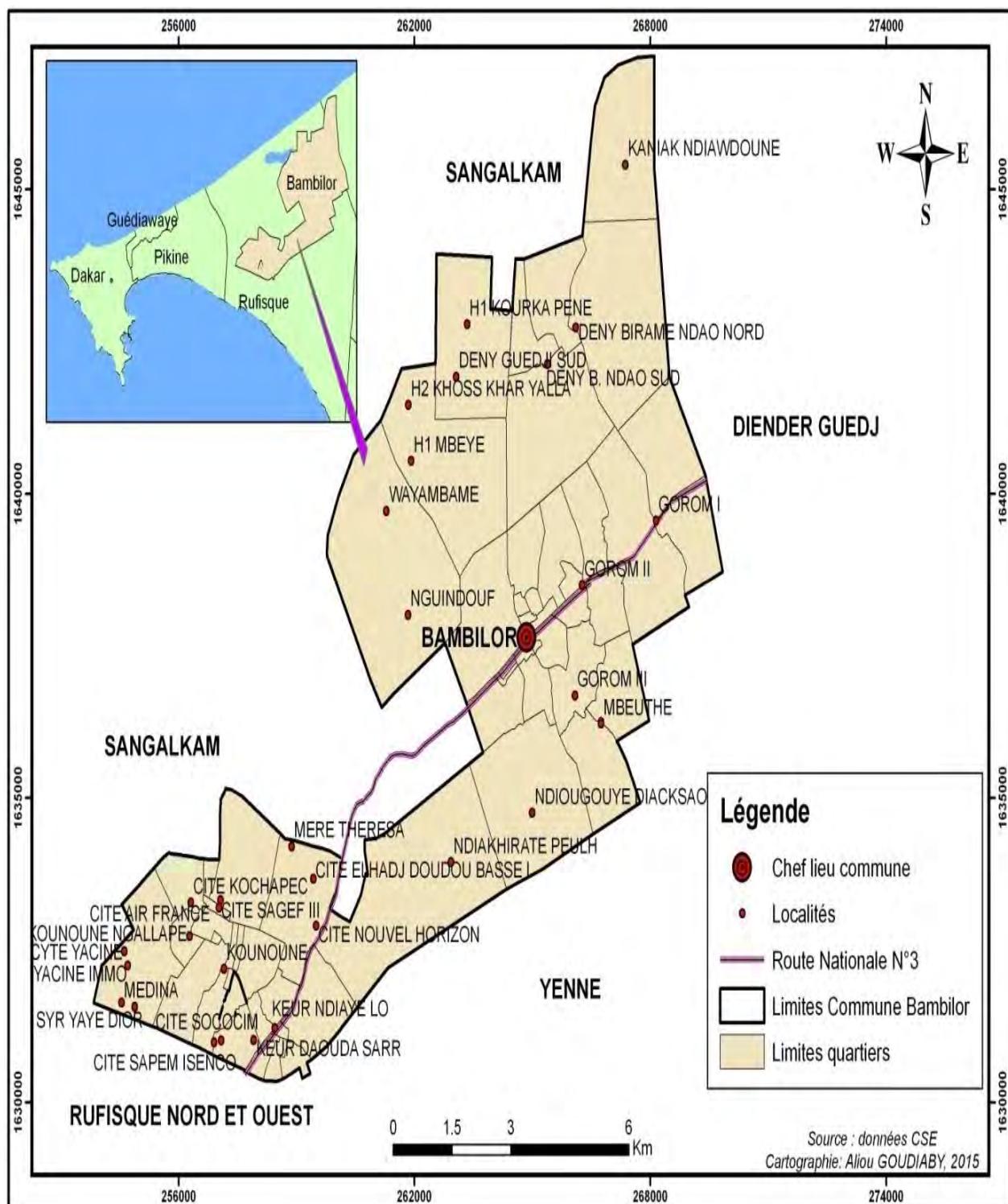
Carte n°1 : Localisation de la commune de Bambilor



CHAPITRE I : ETUDE DU CADRE PHYSIQUE

1- Situation géographique de la commune de Bambilor

Carte n° 2 : Localisation des quartiers



La commune de Bambilor fait partie des communes rurales de la région de Dakar. La capitale sénégalaise représentant la plus petite région du Sénégal a une superficie de 550Km², soit 0,28% du territoire national. La presqu'île de Dakar est comprise entre 14° et 16° de latitude nord et les 16° et 18° de longitude ouest et est à l'exception de sa partie Est, bornée par l'océan atlantique. En effet, cette région est subdivisée en quatre départements : le département de Dakar occupe la partie sud avec 19,4% de la superficie de la région. Ensuite, les départements de Pikine et Guédiawaye occupent 21,8% et correspondent à la partie centrale. Enfin, le département de Rufisque qui correspond à la zone orientale constitue le site le plus vaste avec 63,3% de la superficie régionale. Ce département comporte des zones urbaines, mais également des zones rurales dont la commune rurale de Bambilor.

Ainsi, la commune de Bambilor se situe dans la partie nord du département de Rufisque. En effet, elle s'étend de Keur Ndiaye Lo à Gorom I, le long de la route nationale, mais comportant une discontinuité car elle est traversée par la commune de Sangalkam qui se situe entre les quartiers de Kounoun Ngalap et de Bambilor. Du nord au sud, la commune s'étend de Deny Guedj à Mbeut en passant par Deny Biram Ndaw nord et sud, Wayembam, Nguendouf, Bambilor et Gorom 3.

Par ailleurs, la commune est limitée à l'Est par Sébikotane, à l'Ouest par Niague, au Nord par Bayakh et au Sud par Sangalkam et se situe plus précisément dans la zone des Niayes entre les 14°48 Nord et les 17°11 Ouest.

2- Caractéristiques du milieu

2-1- Relief et sol

Le relief à Bambilor est caractérisé par sa forme plus ou moins plane qui comporte des dénivellations. On note dans cette zone la présence de collines et de plateaux d'altitude inférieure à 50 m. Les dunes longitudinales peuvent atteindre des moyennes de 15 à 25m. Les hautes altitudes se font remarquer dans les zones telles que Deny Biram Ndao nord et Wayembam.

En outre, de nombreux bas-fonds sont localisés dans la zone, notamment dans les quartiers de Diack Sao et de Deny Biram Ndao sud. Cet ensemble dépressionnaire constitue le centre d'intérêt des populations riveraines surtout pour les cultures de contre saison.

Enfin, le sol à Bambilor se particularise par ses caractéristiques hydromorphes très fertiles, même si la géomorphologie des « Niayes » est en général caractérisée par des formations sédimentaires fortement influencées par la présence de sable.

2-2- Le climat et la végétation

Les caractéristiques climatiques de Bambilor intègrent celles de Dakar marquées par l'influence de l'alizé maritime issu de l'anticyclone des Açores. Le climat dans la presqu'île du cap vert présente des caractères originaux. On a un climat de type sub canarien influencé par des facteurs géographiques et atmosphériques. Grâce à l'influence de l'alizé maritime, qui souffle sur toute la presqu'île, la direction des vents varie du nord nord-ouest au nord nord-est. Ces vents ont une influence manifeste sur la nature des températures. Elles varient entre 17° et 25° de Décembre à Avril et pouvant atteindre 27° et 30° de Mai à Novembre. On remarque de ce fait une existence de températures fraîche en période de saison sèche. Ainsi, la région de Dakar, encerclée par l'océan atlantique offre des températures les plus abordables du pays et constitue du coup une terre d'accueil pour les populations venant de l'intérieur du pays et même de l'étranger.

La pluviométrie quant à lui se caractérise par sa durée courte allant généralement de 3 à 4 mois, c'est-à-dire de Juin à Octobre, marquée par une faible quantité des précipitations. En période d'hivernage, une bonne partie des routes à Bambilor deviennent impraticables du fait de l'état de délabrement dans lequel elles se trouvent.

En outre, la végétation de la commune de Bambilor était très riche et diversifiée avec plusieurs espèces telles que les cocotiers, les palmiers, les rôniers, etc. Mais la végétation est aujourd'hui fortement dégradée avec la diminution de la pluviométrie et l'action anthropique. Les quelques espèces prédominant sont Guiera Senegalensis (Nquer en wolof), Combretum Glutinosum (Ratt en wolof), Accacia Albida (kaad en wolof), Adansonia Digitata (Gouye en wolof), etc.

A Bambilor, il existe un ensemble de mares temporaires alimentées par les eaux de ruissellement hivernales. Le caractère semi pérenne est en parti dû à l'existence des dépressions interdunaires des Niayes. Les mares, en fonction de la quantité des pluies tombées se conservent parfois au-delà du mois de Janvier.

La nappe phréatique d'eau douce se situe à une profondeur qui varie de 7 à 30m, elle est captée par les puits et les céanes.

CHAPITRE II : LES CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES

1- Structure et évolution de la population de la commune de Bambilor

Lors du recensement démographique de 2002, Bambilor n'était pas encore érigé en commune. En effet, elle faisait partie de la communauté rurale de Sangalkam qui comptait 60768 habitants en 2004. L'évolution dynamique de la population de cette partie du département de Rufisque a poussé les autorités à effectuer un nouveau découpage administratif qui fera de Bambilor une communauté rurale en 2011.

Actuellement, la population totale de la commune de Bambilor est estimée à 42 226 habitants sur une superficie totale d'environ 100Km²⁹. Cette population bambiloroise s'accroît à un rythme considérable. Ce boom démographique s'explique par les effets conjugués de l'accroissement naturel de la population locale, mais aussi et surtout de la forte tendance à l'urbanisation entraînant ainsi un flux migratoire important. Bambilor se démarque de plus en plus de ses comportements ruraux en adoptant un mode de vie de plus en plus urbain.

L'évolution récente de la population de la commune de Bambilor est étroitement liée à la croissance démographique de la région de Dakar. En effet, l'effectif de la population de la région de Dakar a connu une hausse remarquable entre 1976 et 2002. En 1976, la population régionale était estimée à 799 000 habitants, et en 2002, elle est passée à 2 482 290 habitants¹⁰, représentant près du quart de la population totale du pays.

En outre, cet essor démographique s'explique de prime abord par une croissance naturelle relativement soutenue favorisée par les progrès de la médecine mais également par l'amélioration de la qualité de la vie. De plus, cette macrocéphalie dans la presqu'île a été longtemps rattachée au fait qu'elle soit dotée d'équipements à rayonnement national et même international faisant d'elle la première terre d'accueil pour les populations rurales et étrangères.

Cette évolution démographique considérable de la région de Dakar se justifie également par l'accaparement progressif de l'essentiel du tissu administratif et politique ainsi que par la forte monopolisation des infrastructures et activités commerciales du pays.

Dakar regroupe ainsi 55% des citadins du pays et se présente comme la région la plus peuplée du pays avec 0,28% de la superficie nationale. De ce fait, cette forte urbanisation de

⁹ Source : Données CADL 2013

¹⁰ Plan directeur d'urbanisme de Dakar horizon « 2025 » Etude : cas de Dakar 67 pages

la région de Dakar entraîne évidemment une forte croissance démographique dans les zones périphériques. Ainsi, la commune de Bambilor est de plus en plus envahie par le pôle urbain.

2- La répartition spatiale de la population

La population de la commune de Bambilor connaît une évolution démographique notable, mais elle est très mal répartie. La structure de ses différents quartiers démontre de fortes inégalités dans la répartition spatiale de la population. En effet, le quartier de Bambilor qui abrite le chef lieu apparaît comme le quartier le plus peuplé car rassemblant en son sein 3000 jeunes. Ceci s'explique par plusieurs facteurs : en effet, le quartier de Bambilor représente le quartier le plus vaste de la commune rassemblant ainsi plusieurs sous quartiers tels que Ndiassane, keurou kaw, camp de jeunesse, Médina Bambilor et Keurou souf.

Aussi, ce quartier est le plus ancien par rapport aux autres. Après sa création en 1928, Bambilor a accueilli les français en 1974 qui y ont créé un foyer pour les jeunes (deuxième foyers au Sénégal après celui de Saint Louis). Les français y ont également installé une usine de fabrication de sacs sisals pour l'ensachage des arachides. En outre, c'est aussi un quartier qui a très tôt connu l'éducation scolaire car depuis 1959, Bambilor a abrité une école élémentaire. Tous ces facteurs font que Bambilor soit le quartier le plus peuplé de la commune.

Par ailleurs la deuxième zone qui vient après Bambilor du point de vue démographique consiste la zone de Kounoun, Kounoun Ngalap et Keur Ndiaye Lo. Ces trois quartiers rassemblent un effectif total de plus de 15000 habitants. En effet, situant à 6 km du chef lieu, cette zone connaît une croissance démographique très soutenue du fait de la disponibilité des réserves foncières, mais aussi et surtout du fait de son accessibilité. En outre, par rapport au reste de la commune, ces trois quartiers sont plus proches de la Route Nationale N°1 (RN1), plus proche de la ville de Rufisque et par conséquent moins loin de la ville de Dakar.

En outre, le troisième quartier le plus peuplé de la commune est le quartier de Gorom1 qui abrite le terminus de la ligne 66. En effet, la croissance démographique de ce quartier est relativement liée au développement du transport pendant ces dernières années. Quartier très loin de Dakar, car se trouvant à la limite entre la région de Dakar et la région de Thiès. C'est le quartier qui se trouve côté à côté avec Bayakh.

3- Les services sociaux à Bambilor

La commune de Bambilor est une commune sous équipée. En effet, la plupart des quartiers sont relativement enclavés et non lotis.

Le développement des compétences et des capacités passe toujours par un meilleur accès à l'éducation. En la matière, la situation est plus ou moins favorable d'un quartier à l'autre. Les établissements élémentaires sont pratiquement présents dans tous les quartiers de la commune. Mais, pour le cycle secondaire, Bambilor a eu son lycée en 2012, donc très tardivement. Alors, les élèves se rendaient au paravent au lycée moderne de Rufisque. De ce fait, les problèmes d'accès à l'éducation se faisaient ressentir, surtout pour les populations pauvres et celles habitant dans les quartiers très reculés pour qui, les frais de transport des élèves coûtent excessivement chers et alourdissent leur dépense quotidienne.

Dans l'accès aux soins, Bambilor ne dispose pas d'assez de services de soins. En effet, on peut y compter trois postes de santé qui se situent dans les quartiers suivants : Gorom, Deny Biram Ndao et Bambilor. Ces centres de santé peinent à répondre aux besoins sanitaires des populations, faute de matériel et de personnel qualifié en nombre suffisant. En outre, « *Les populations rurales résidentes dans les zones pauvres de cases de santé, de postes de santé ou d'une maternité rurale ont généralement accès à ces services par la marche à pied, par la traction animale, par bicyclette (...) comme à Tambacounda, Kolda ou Kaolack. Les malades y sont souvent placés dans des conditions inconfortables et l'état du moyen de transport présente une disfonctionnement de même que le réseau routier (chaussée dégradée, sablonneuse ou inondée) »¹¹*

Ainsi, pour des soins intensifs, les habitants de la commune doivent impérativement se rendre à l'hôpital Youssou Mbargane de Rufisque. Du coup, cet éloignement constitue un obstacle surtout pour les populations qui habitent dans les quartiers les plus reculés. Donc, l'insuffisance de l'offre sanitaire à Bambilor constitue un frein à l'épanouissement des populations.

L'accès à l'eau représente un problème largement aigu à Bambilor. Les quartiers se situant le long de la RN3 bénéficient plus de l'eau courante que ceux de l'intérieur. Ces derniers s'approvisionnent en eau à travers des puits qui mesurent 5 à 7 m de profondeur. A Deny

¹¹ Ly,M , 2005 2006, Les enjeux du transport rural dans le développement de la région de Fatick, p 180

Biram Ndao, pratiquement chaque concession possède son puits pour les besoins en eau de la famille.

CHAPITRE III : LES ACTIVITES SOCIOECONOMIQUES

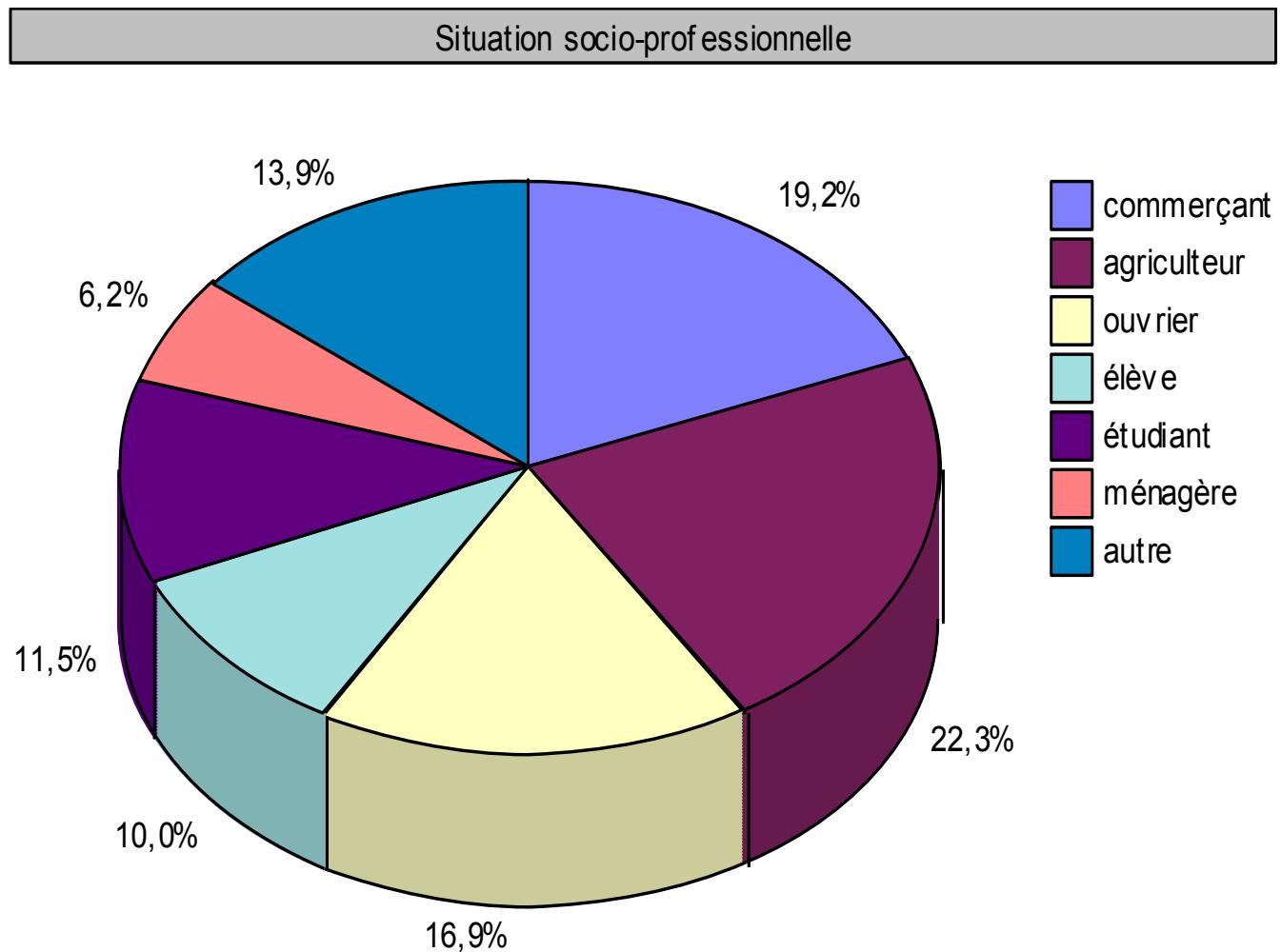
La commune de Bambilor offre d'énormes activités génératrices de revenus. En effet, elle n'est pas à l'image de la plupart des communes de Dakar dotée d'équipements de tous genres, mais elle bénéficie de plusieurs atouts qui font que sa population s'active autour de plusieurs activités. Ces activités qui captivent la plupart des actifs sont principalement : l'agriculture, l'élevage, le commerce.

Par ailleurs, il existe d'autres sources de revenus qui permettent aux populations de gagner leur vie. En effet, étant une zone en pleine mutation du fait des nombreuses constructions, les jeunes de Bambilor embrassent de plus le métier de maçonnerie. Le secteur industriel aussi connaît un essor fulgurant avec la transformation des produits agricoles qui entraîne une multiplication des usines.

Ainsi, on ne saurait parler de toutes ces activités sans parler du transport qui constitue le moteur de tout développement et qui est par conséquent indispensable dans la vie de tout être humain.

Même si la tendance actuelle au niveau de la commune de Bambilor est aujourd'hui marquée par un fort mouvement d'urbanisation, les activités agropastorales restent les principales activités économiques de cette localité. Cependant, il est vrai qu'il existe d'autres activités qui alimentent une économie qui peine à se diversifier.

Figure n°1



Source : enquête de terrain réalisée par Ndeye Fatou Diabang, Août 2014

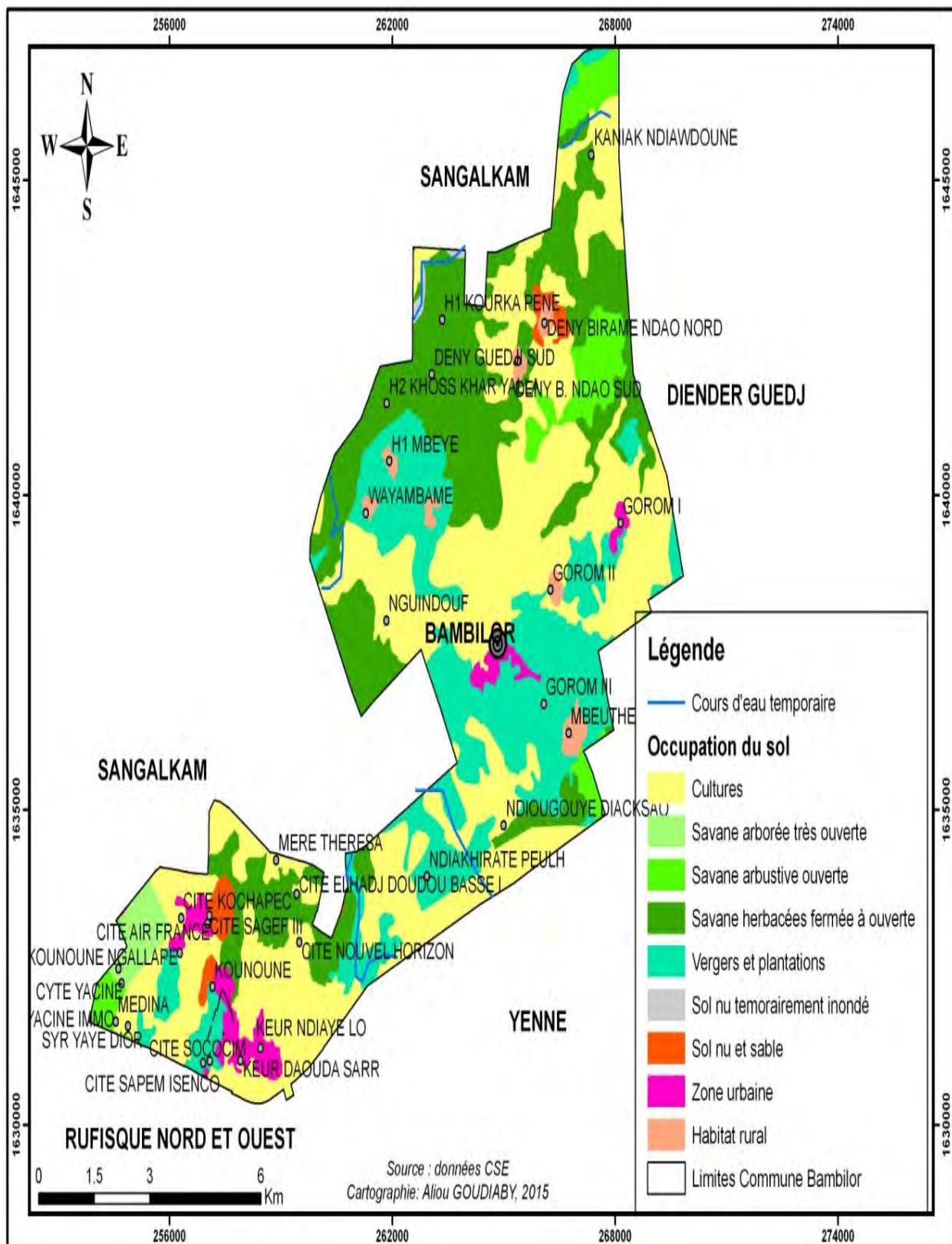
L'analyse de la figure n°1 nous montre une diversité des secteurs d'activités à Bambilor. Parmi ceux-ci le secteur agricole concentre plus d'actifs. En effet, comme la plupart des zones rurales au Sénégal et dans le monde, à Bambilor le secteur primaire est le secteur dominant de l'économie et occupe la première place.

Par ailleurs, l'agriculture à Bambilor rassemble 22,3% des actifs, suivie du commerce qui représente 19,2% de la population. La classe ouvrière concentre 16,9%, mais elle rassemble différentes sortes d'activités. Parmi celles-ci la maçonnerie gagne du terrain puisque c'est une zone en construction.

L'industrie est aussi un secteur galopant à Bambilor et ceci du fait de la transformation des produits agricoles.

1- Les activités agricoles

Carte n°3 : Carte de l'occupation du sol à Bambilor



Les activités agropastorales constituent la principale source de revenu des populations compte tenue de la disponibilité des terres. Les principales productions sont :

1-1- Les cultures sous pluies

L'agriculture pluviale intense et traditionnelle est fortement tributaire des aléas climatiques et de la main d'œuvre familiale. Elle dure généralement trois à cinq mois durant lesquels les populations pratiquent des cultures à cycle court telles que le mil, le sorgho, l'arachide, le maïs, le gombo etc. Cependant, il existe également des cultures d'appoint constituées des variétés telles que le manioc, le niébé, la pastèque, l'oseille rouge etc. Elles ont connu un développement fulgurant durant ces dernières années dû en grande partie à la crise de la filière arachidière.

1-2-Les cultures maraîchères et fruitières



Photo n°1 : jardin maraîcher à Mbeuth

Source : Enquête de terrain réalisée par Ndeye Fatou Diabang, Aout 2014

La commune de Bambilor constitue l'une des plus importantes sources de ravitaillement des marchés dakarois en produits maraîchers. En effet, le maraîchage est une activité qui est

depuis très longtemps pratiquée par les populations autochtones. Ceci est dû à la fertilité des sols et à un climat doux propice au développement des cultures maraîchères. En outre, Bambilor fait partie du Bassin de Production de Rufisque (BP). Par BP, on entend « *la portion d'espace plus ou moins homogène, qui s'étire de la périphérie Est de la ville de Rufisque jusqu'à la route de Mbeuth passant par le village de Keur Ndiaye Lo et exploitée par un groupe d'individus surtout spécialisés dans le maraîchage* »¹²

Par ailleurs, notre étude de terrain a révélé que dans ce secteur, d'importants revenus monétaires sont souvent tirés du maraîchage d'où l'engouement des « paysans du dimanche » attirés par les retombées financières importantes.

L'activité agricole à travers l'exploitation maraîchère et horticole, fait intervenir toutes les tranches d'âge de la population à travers tout un circuit allant de l'encensement, l'arrosage, les travaux d'entretien jusqu'à l'écoulement vers les marchés de consommation (les femmes et les jeunes filles). Les producteurs nous témoignent que les femmes de la localité jouent un rôle majeur dans l'écoulement des produits périssables tels que la salade, la tomate, le persil, la menthe, etc. Ce qui permet de voir combien cette activité contribue à l'amélioration des conditions de vie des populations locales.

Par ailleurs, si les femmes s'activent plus dans la commercialisation des produits maraîchers, le maraîchage est le plus souvent pratiqué par les hommes. Les produits les plus cultivés sont : le chou, la salade, le gombo, la tomate, le navet, la carotte, l'aubergine, le piment, le persil entre autre. Ainsi, le maraîchage constitue une importante source de revenu pour les populations. Cependant, les retombées sont périodiques et leur valeur dépend des variétés et des superficies cultivées.

En outre, en raison des informations reçues lors de nos enquêtes de terrain, nous avons pu faire la différence entre les différentes variétés. Par exemple, le persil et la menthe sont plus résistants car pour une seule semence, ils peuvent donner en général une triple récolte. En effet, ils sont susceptibles d'être coupés trois fois ou plus tous les 15 jours pour le persil et tous les 20 jours pour la menthe. L'oseille est plus rentable dans la mesure où elle peut être cultivée pendant toute l'année et récoltée tous les 15 jours.

¹² Joseph Dienne : 2010-2011, Analyse et cartographie des flux des produits résiduaires organiques (PRO) dans le bassin de production maraîchère de Rufisque, Ucad 64 pages

Concernant le navet, il existe deux types de navets : le navet chinois et le navet ordinaire. Le premier est plus cher surtout pendant l'été car il est la préférence des ménagères. Quant au navet ordinaire, il est moins cher puisqu'il est moins sollicité dans le marché. La carotte aussi est faiblement cultivée à Bambilor car elle n'est récoltée que tous les trois mois.

Cependant, depuis quelques années, le maraîchage, caractérisé par la diversité des cultures pratiquées rencontre pas mal de difficultés liés à la réduction ou au manque de zones marécageuses. Cette réduction des périmètres maraîchers est due en grande partie à la fragmentation de la commune en coopératives d'habitat. Le manque d'eau aussi constitue un frein pour le développement de l'agriculture.

Les cultures fruitières ont connu ces dernières années un essor fulgurant. Ces cultures constituent de réelles alternatives face au déclin de l'arachide. Toutefois, compte tenu de lourds investissements que ces cultures nécessitent ainsi que les délais de production qui sont relativement longs (5 à 7ans), l'arboriculture fruitière est plus pratiquée par les privés qui détiennent les moyens nécessaires. Il existe aujourd'hui beaucoup de vergers dont les plus importants sont réservés aux manguiers. On y trouve aussi des agrumes telles que les citronniers, les mandariniers, la pamplemousse, les corossoliers, les goyaviers, les papayes etc.



Photo n°2 : Plantation de papayer à Noflaye

Source : Enquête de terrain réalisée par Ndeye Fatou Diabang, Aout 2014

L'arboriculture a un impact non négligeable dans la lutte contre la pauvreté dans la zone car les vergers sont de grands consommateurs de main d'œuvre. En outre beaucoup de femmes travaillent étroitement avec les producteurs soit dans la cueillette, soit dans la commercialisation des fruits.

D'une manière générale, la main d'œuvre de ces formes de production est de deux types :

- ✓ Une main d'œuvre familiale, essentiellement constituée des différents membres de la famille : père, épouses et enfants.
- ✓ Une main d'œuvre qui peut être aussi extra familiale avec des ouvriers agricoles appelés « sourgas ». Ces derniers sont généralement des étrangers qui viennent des zones relativement pauvres ou conflictuelles.

2- L'élevage

Zone à vocation agropastorale, la commune de Bambilor renferme un grand nombre de professionnels de l'élevage. Cette dernière occupe la deuxième place dans l'économie locale aussi bien sur le plan des revenus que sur le plan du personnel. Elle se caractérise par une intensification de la volaille et du pâturage. En effet, le manque d'espace qui s'accentue à Bambilor affecte non seulement le maraîchage, mais aussi le pâturage. Ce dernier est de moins en moins pratiqué par les populations excepté quelques peulhs qui le font pour le prestige puisque c'est une activité héritée de leurs ancêtres. De ce fait, on note quelques petites fermes dans les quartiers de Diack sao, kaniack et Deny guedj. Par ailleurs, la grande ferme de Wayembam sur la route du lac rose, qui était le plus grand fournisseur de Dakar en lait de vache a vu ses activités diminuer. Ainsi, les éleveurs de bovins qui ne se retrouvent plus dans cette activité se convertissent eux aussi en éleveurs de volaille et accroissent le rang de ces derniers.

La volaille est devenue durant ces dernières années l'activité la plus pratiquée par les éleveurs et se particularise par un élevage des poulets de chair et des pondeuses.

Les poulets de chair sont des poulets élevés pendant 35 à 45 jours avant d'être acheminés sur le marché et sont destinés à la consommation. Tandis que les pondeuses sont des poulets élevés et nourris pendant 6 mois. C'est à partir du 6^e mois qu'elles commencent à pondre des œufs et leur durée de vie peut aller jusqu'à 2 ans ou plus. Elles sont en effet plus rentables mais impliquent plus de moyens financiers. Le bon fonctionnement de ces projets est relativement lié à l'obtention des équipements de bonne qualité venus de la France ou de

l’Allemagne. Ceci est possible pour les gros investisseurs qui détiennent d’importants moyens financiers pour se procurer de ces matériels qui coûtent excessivement chers.

Par contre, les éleveurs qui n’ont pas assez de moyens financiers et matériels utilisent des pondoirs en bois fabriqués par des menuisiers sénégalais. Certains d’entre eux sont incapables d’élever des pondeuses, se limitent seulement à l’élevage des poulets de chairs qui nécessitent moins de fonds financiers. Quant aux gros investisseurs, ils s’activent dans l’élevage des poulets de chairs et des pondeuses. Mais, la vente des œufs issus des pondeuses rapporte plus de bénéfice que la vente des poulets de chairs.

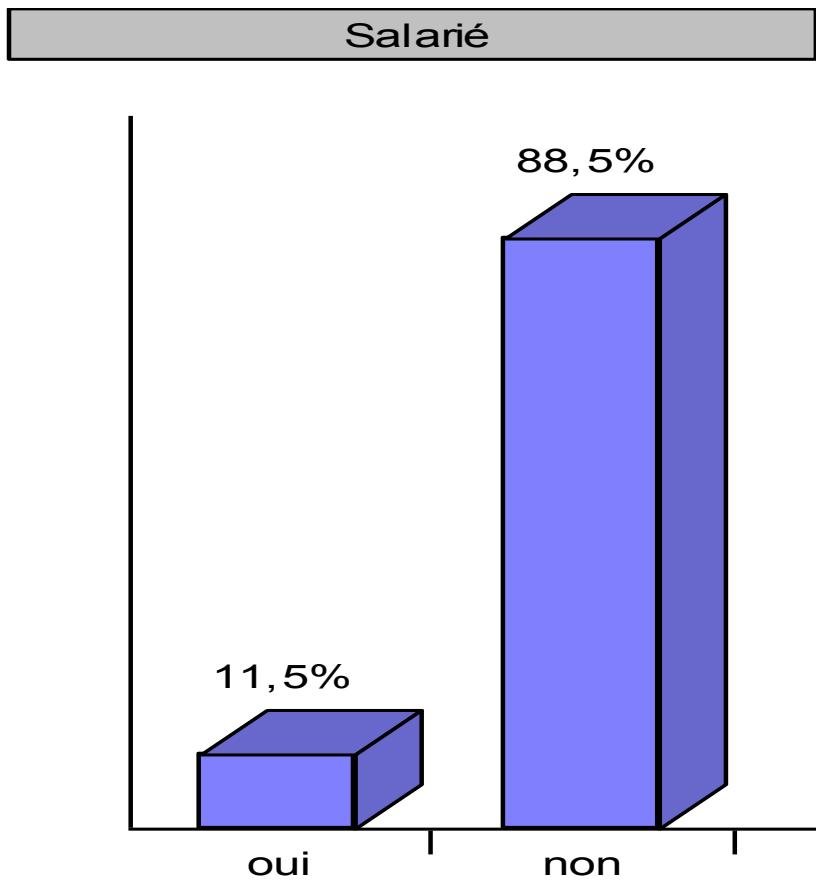
Par ailleurs, les sous produits de l’élevage sont souvent utilisés pour l’alimentation (lait, viande etc.) et la fertilisation des parcelles maraîchères (fumiers organiques)

En outre, malgré son important potentiel et les tentatives de modernisation en cours (embouche, fermes privées, insémination artificielle etc.), l’élevage reste en majorité extensif et traditionnel dans la collectivité locale. Ainsi, « *la zone de Bambilor comptait en 2003, 1950 bovins et 1895 petits ruminants* »¹³

En outre l’importance du secteur primaire à Bambilor fait que la commune se retrouve avec un effectif très infime de salariés.

¹³ CADL, Bambilor

Figure n°2



Source : enquête de terrain réalisée par Ndeye Fatou Diabang, Aout 2014

Nos enquêtes de terrain révèlent qu'à Bambilor, 11,5% des populations ont un revenu mensuel contre 88,5%, d'où un écart très large. En effet, la population locale vivait uniquement des activités agricoles et cela pendant plusieurs années. Actuellement, la tendance à une urbanisation de la commune entraîne un changement de leur mode de vie. Ainsi, les populations commencent peu à peu à diversifier leurs activités et à occuper de plus en plus des fonctions salariées.

3- Autres activités

En dehors des activités agropastorales à Bambilor, la commune s'active dans plusieurs activités génératrices de revenus.

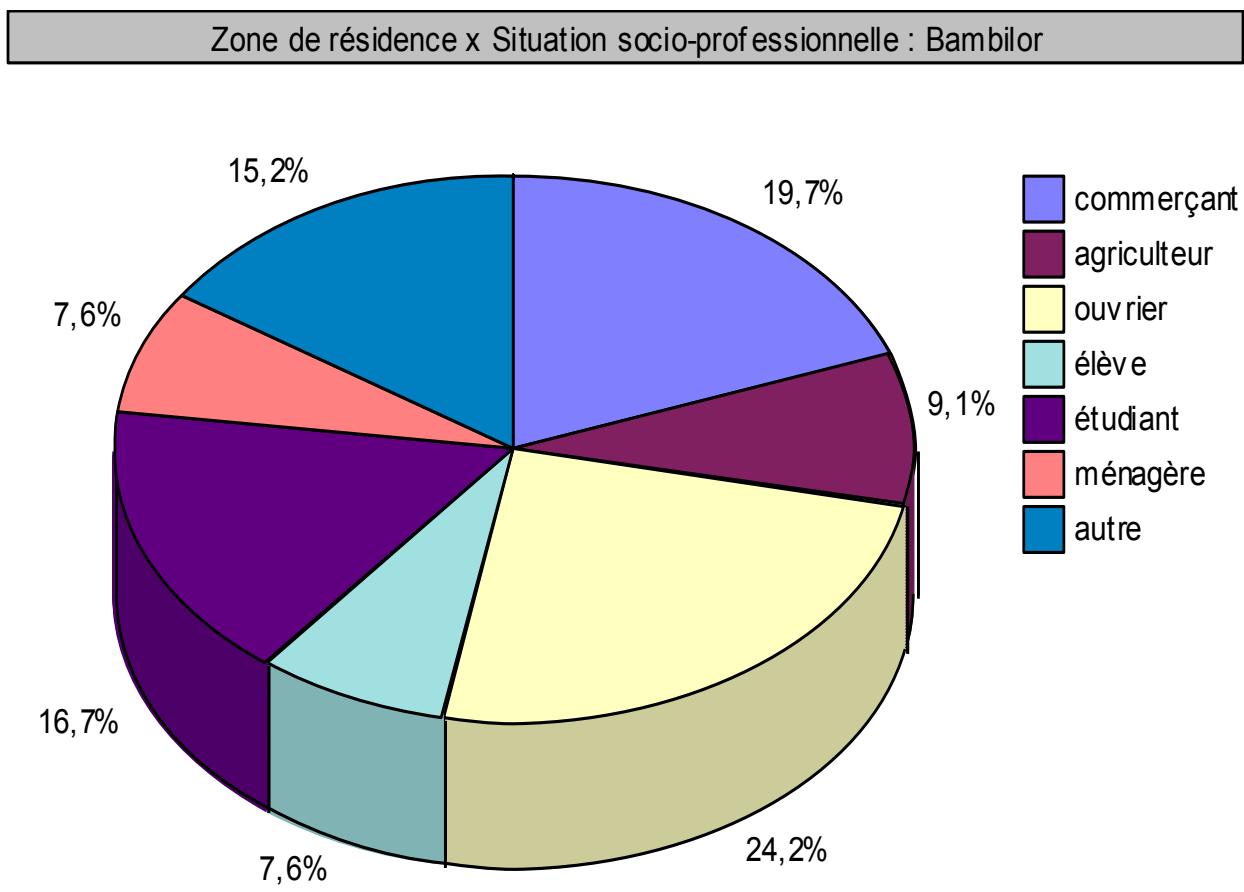
Par ailleurs, suite à la crise économique qui secoue le monde en général et les zones en développement en particulier, la région de Dakar a vu son économie se réorienter vers le

secteur informel. En effet, l'activité informelle se présente comme une solution pour une insertion de milliers de jeunes et du coup permet de lutter contre le chômage. Ainsi, avec l'éminent essor qu'elle connaît, l'activité informelle constitue non seulement une issue pour répondre à la forte demande d'emplois qui prévaut dans la région mais surtout apparaît comme l'un des secteurs clé pour redresser l'économie régionale voire nationale. Et puis cela est valable pour la commune de Bambilor où les commerçants représentent 19,2% de la population interrogée.

Ainsi, le commerce joue une fonction de 2^e ordre non seulement dans l'économie, mais participe surtout considérablement à l'amélioration d'offre d'emploi. Aussi, l'essor que connaît ce secteur d'activité se justifie par le fait que Bambilor soit une zone de production agricole. Le commerce est ainsi un levier important qui participe à la réduction de la pauvreté. C'est un des pourvoyeurs d'emplois de la commune, mais ses emplois souffrent de précarité des conditions de travail et de l'absence de protection sociale. En effet ce qui est particulier dans cette commune, l'activité commerciale est pratiquée plus par les femmes et son importance varie d'un quartier à l'autre. Le quartier de Bambilor concentre plus de commerçants et moins d'agriculteurs par rapport aux autres quartiers de la commune.

Par contre, dans la zone de Deny, on constate une agriculture intense liée principalement à la disponibilité des terres cultivables. Presque chaque famille à Deny possède des terres héritées de leurs ancêtres.

Figure n° 3



Source : enquête de terrain réalisée par Ndeye Fatou Diabang, Aout 2014

La figure n°3 met en exergue les différents secteurs d'activité dans le quartier de Bambilor et leur importance. Les populations de cette partie de la commune s'activent plus dans le commerce (19,7%). En effet, ceci est dû à plusieurs facteurs. Le premier est relatif au fait que ce quartier connaît une évolution démographique très soutenue qui entraîne du coup une transformation de ses zones de culture en zones de résidences. Aussi, une analyse de cette situation montre que ce quartier a depuis très longtemps une culture commerciale dans la mesure où il possède le plus anciens et plus grand marché de la commune.

Ainsi, une meilleure valorisation des produits locaux, une facilitation de l'accès au crédit, une formation des acteurs en gestion pourrait participer à l'amélioration de cette activité. Cette activité se traduit également par des déplacements croissants de personnes avec des échanges de services et de biens à l'intérieur comme à l'extérieur ; d'où un développement des échanges entre Bambilor et les autres localités de la région et même de la région de Thiès dotées de grands marchés comme les marchés de Rufisque, Castor, Kayar etc.

Par ailleurs, la classe ouvrière représente 16,9% de la population interrogée et est composée de plusieurs catégories socioprofessionnelles à savoir les menuisiers, les maçons, les tailleurs, les mécaniciens, les soudeurs, etc. Ce pourcentage varie d'un quartier à l'autre puisqu'à Bambilor (zone de Bambilor), les ouvriers représentent 24,2% et constituent une marge importante de la population. Aussi, l'essor que connaît ce secteur est dû en grande partie à la multiplication des usines de transformation des produits agricoles. De ce fait, plusieurs actifs surtout les femmes se rendent chaque matin devant ces usines à la quête d'un emploi journalier. Généralement les travailleurs ne sont pas facilement embauchés dans ces lieux de travail. « *Je travaille dans cette usine (Van oeufs) depuis 4ans mais je n'espère même pas d'être embauchée puisqu'il y a des anciens qui sont ici depuis des années et qui travaillent toujours comme journaliers* », nous témoigne une jeune femme qui travaille dans une usine de tomate à l'entrée de Noflaye. Les employés reçoivent ainsi leur gain journalier ou d'ailleurs hebdomadaire car certains sont rémunérés à la fin de la semaine.

Conclusion partielle

A Bambilor, comme dans la plupart des zones périphériques, on note une augmentation exponentielle de la population car elle constitue une zone d'accueil des populations qui n'ont pas pu trouver un logement en ville et dans les départements proches de Dakar. Ainsi, cette population bambiloroise s'active autour de diverses activités.

Comme dans la plupart des zones rurales, nous y notons une forte intervention des populations locales dans le secteur primaire et notamment l'agriculture. Le commerce et l'industrie occupent une place non négligeable dans l'économie de la commune. Cependant, il est important de noter l'émergence d'une nouvelle catégorie socioprofessionnelle constituée de fonctionnaires qui sont pour la plupart des enseignants.



DEUXIEME PARTIE : PLACE DU TRANSPORT DANS LES ACTIVITES SOCIOECONOMIQUES DES POPULATIONS A BAMBIOR

Introduction partielle

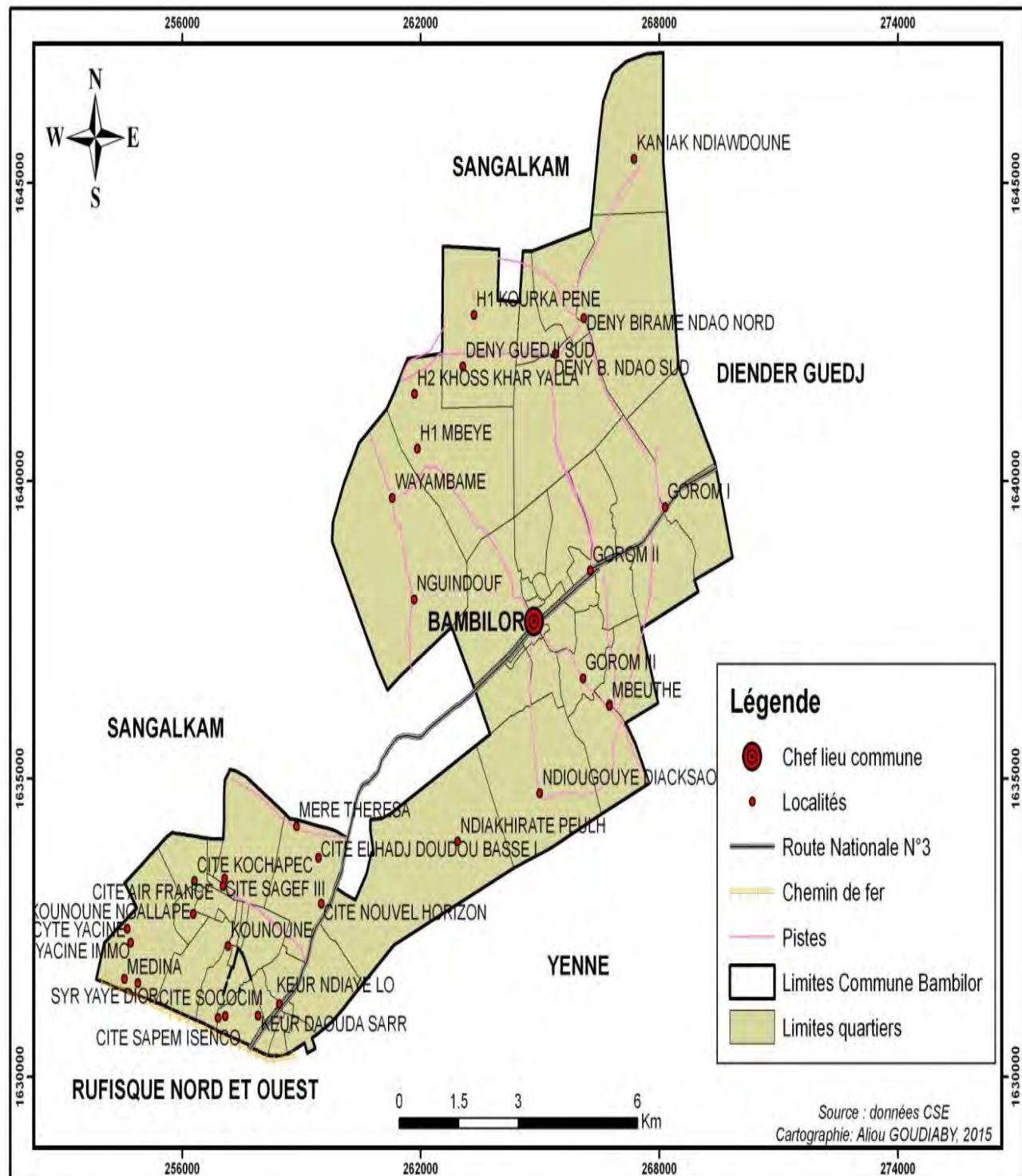
A Dakar, le secteur routier constitue l'élément capital permettant de répondre à la forte demande de transport qui prévaut dans la région. Le transport routier constitue le moyen le plus répandu au niveau de la région voire même du pays avec ses composants qui sont de plus en plus perfectionnés. En effet, ces moyens se composent dans leur globalité d'abord par le réseau routier qui permet non seulement de classer la voirie urbaine mais aussi de confier sa gestion aux différents organes désignés. Ce qui explique la particularité de ce réseau à Dakar qui est non seulement vital pour une bonne circulation des personnes et des biens et par conséquent devient capital pour le développement de la région.

Egalement, ces moyens sont constitués par les infrastructures routières dont la plupart sont, soit de nouvelles réalisations soit, rénovées pour mieux s'adapter aux mutations urbaines. La région de Dakar a connu, ces dernières années, de réels progrès en matière d'infrastructures, mais celles-ci sont très mal réparties.

Il existe un très grand écart en matière d'infrastructures routières entre les zones rurales et les zones urbaines car les premières souffrent énormément de l'insuffisance et du mauvais état des voies et moyens de transport. A Bambilor, les populations sont confrontées à de réels problèmes de déplacement

CHAPITRE I : LA PRESENTATION GENERALE DU SYSTEME DE TRANSPORT A BAMBILO

Carte n°4 : Présentation du réseau routier à Bambilor



L'étude du transport et les activités économiques à Bambilor revêt une importance particulière quand elle intègre d'une part la demande, relative aux différents déplacements quotidiens des populations et d'autre part l'offre qui implique non seulement la disponibilité des voies et moyens de transport, mais également le coût. En effet, « *l'introduction de la notion de système en géographie met en évidence les relations structurelles et dynamiques des différents éléments agissant sur l'ensemble des données d'ordre économique, social, culturel, technique et politique concernant une portion d'espace et conditionnant ses relations avec d'autres portions d'espace* »¹⁴

Cette définition de P. Georges s'applique bien au domaine du transport dans la mesure où les transports ont un impact déterminant aussi bien sur les données économiques, sociales, culturelles, techniques que politiques d'une population donnée.

Ainsi, dans ce présent chapitre, nous allons procéder à l'étude du transport à Bambilor en analysant l'organisation générale des voies de communication mais également en analysant la situation actuelle des différents moyens de transport.

1- Présentation du réseau routier à Bambilor

Le secteur du transport routier constitue un moteur essentiel dans le développement des villes émergentes notamment dans une ville comme Dakar. En effet, il doit faciliter la circulation des personnes et des biens et en même temps permettre aux populations d'accéder aux services sociaux. C'est ainsi que, les autorités publiques, conscientes du rôle prédominant du transport, ont entrepris à travers différents projets, des politiques pour un développement effectif et efficient de ce secteur. De ce fait, la répartition des infrastructures de transport dans la région est très mal répartie.

Au Sénégal en général et à Bambilor en particulier, les routes bitumées et les pistes de production (en latérite, en coquillage ou en sable) constituent les infrastructures de transport routier. C'est ce qui va pousser M. Ly à affirmer qu' « *au Sénégal, le transport en zones rurales a toujours été le maillon faible de la chaîne de transport, ceci du fait d'un manque criard d'infrastructures (ou de leur dégradation constante) et de services de transport adéquats.* »¹⁵ En effet, la commune de Bambilor possède une seule route bitumée, la RN 3 qui traverse toute la commune, de Kounoun à Gorom1 pour aboutir à Mboro, dans la région

¹⁴ Pierre Georges, 1990, Dictionnaire de la géographie, quatrième édition, presses universitaires de France, 510pages

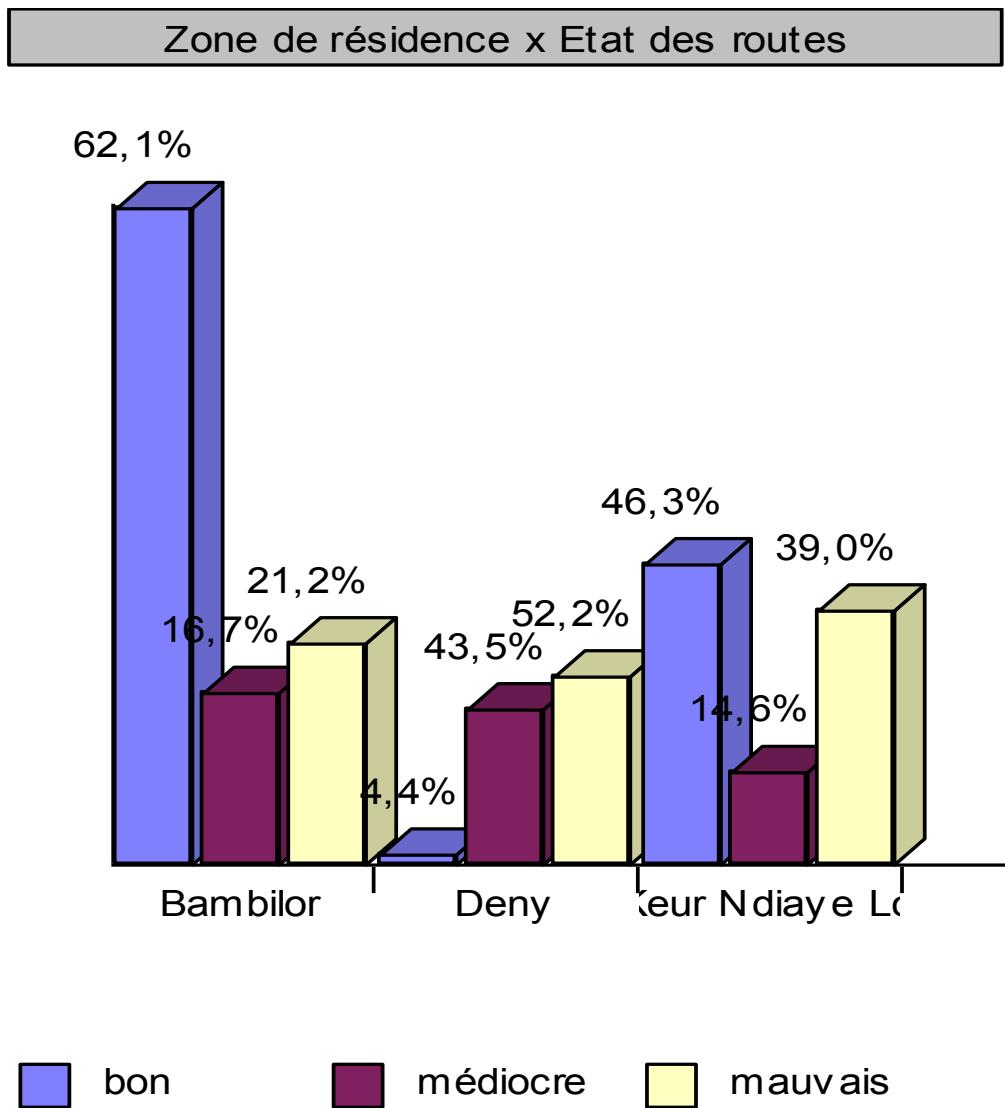
¹⁵ Ly M, 2005-2006, Les enjeux du transport rural dans le développement de la région de Fatick, p16

de Thiès. Cette route est fortement utilisée par les usagers surtout dans le transport des fruits et des légumes. En outre, cet axe se trouvait dans un état de dégradation très avancé et était difficilement praticable durant plusieurs années. Cependant, elle vient d'être réhabilitée, mais pas totalement. Les travaux ont commencé en 2013 et sont actuellement suspendus depuis plus d'un an. De ce fait, la route est impraticable à l'entrée de Bambilor c'est-à-dire de Kounoun à Rufisque.

On note à côté de cet axe des pistes de désenclavement qui relient les quartiers et autres zones de pratique d'élevage et de cultures maraîchères qui sont fortement utilisées par les habitants de la commune. Il s'agit de la piste qui relie Mbeuth à Wayembam en traversant la RN3, c'est une piste en latérite qui se trouve dans un état de dégradation avancée à tel point que la latérite a perdu sa rougeur. La deuxième piste est celle reliant Gorom 2 et Deny Guedj en passant par Deny Biram Ndao pour aboutir à Kaniack. C'est une piste faite en latérite de Gorom à Deny Biram Ndao et à partir de ce quartier, la piste est recouverte de coquillage jusqu'à Kaniack. Une autre piste en coquillage relie Deny Biram Ndao sud au lac rose.

Les caractéristiques de ces routes en latérite dégradée nous informent sur les difficultés de déplacement rencontrées sur ces pistes, particulièrement durant la saison pluvieuse. La mobilité devient beaucoup plus difficile durant l'hivernage. Ainsi, le mauvais état des routes s'accentue d'une zone à l'autre.

Figure n°4



Source : enquête de terrain réalisée par Ndeye Fatou Diabang, Aout 2014

La figure n°4 nous renseigne sur l'état des routes selon les zones de résidence. En effet, l'analyse de cette figure montre que dans la zone de Bambilor, les populations sont plus satisfaites de l'état des routes que le reste de la commune. Ceci est dû au fait que cette zone est accessible car elle se situe sur la RN3 qui est maintenant réhabilitée (sauf l'axe Kounoun-Rufisque). De ce fait, 62,1% des personnes interrogées ont répondu par « bon » concernant l'état des routes.

Par contre, à Deny et à Keur Ndiaye Lo, la situation apparaît moins favorable. En effet, le cas de Deny est plus critique pour plusieurs raisons :

La première est relative à son enclavement car Deny se trouve loin de la RN3 et ne dispose pas de route bitumée pour faciliter les déplacements.

La deuxième raison est liée à l'état déplorable dans lequel se trouvent les pistes. Ces dernières sont pour la plupart en latérite certains en coquillage et d'autres non revêtues, recouvertes de sables. En saison pluvieuse par exemple, l'axe Gorom2-Deny devient impraticable du fait des inondations. Ainsi, les chauffeurs n'acceptent pas de passer par cette voie et en quittant Gorom2, ils font une déviation en passant par Gorom1 et Deny Guedj pour se rendre à Deny Biram Ndao. En outre, la piste reliant Bambilor à Mbeuth est également recouverte de latérite de mauvais état.

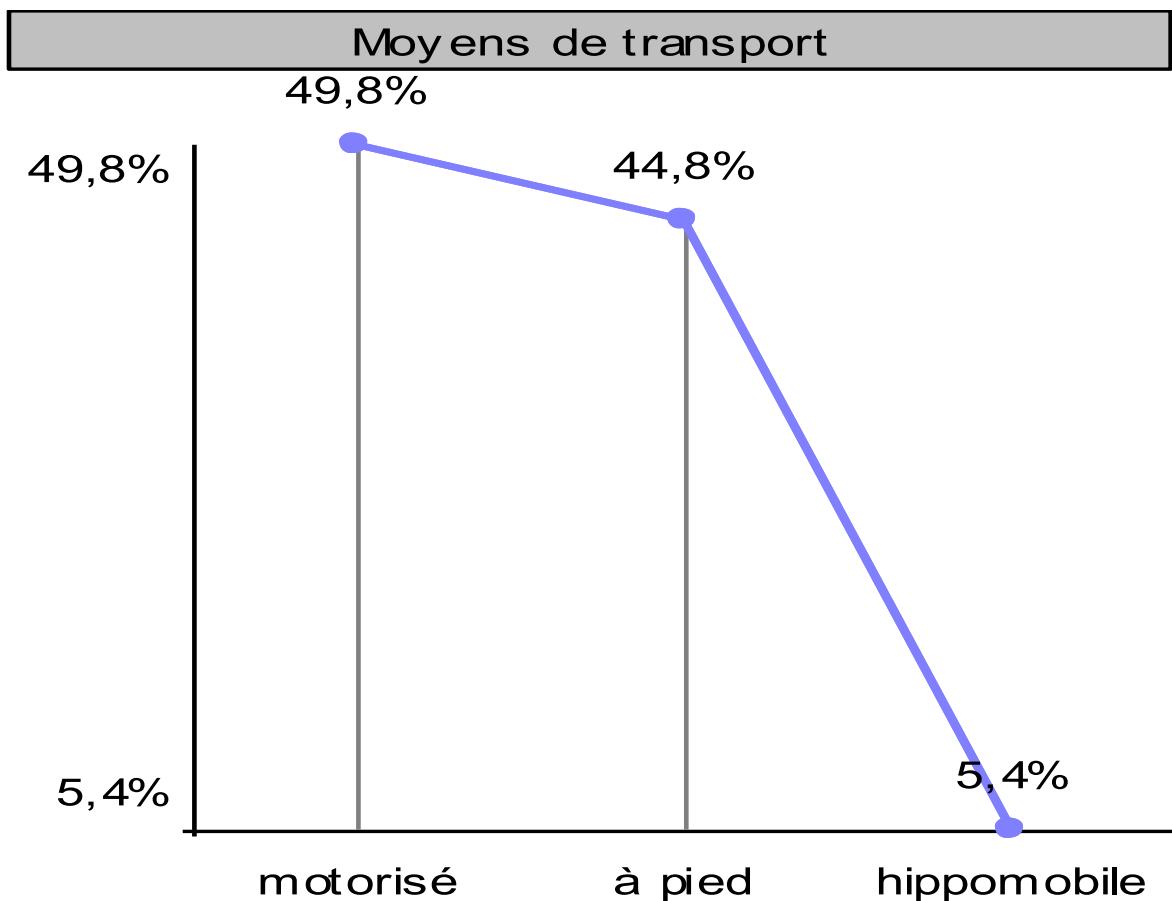
Il apparaît donc évident que les voies routières en bon état soumises aux normes requises sont presque inexistantes dans cette zone. Alors que l'amélioration de la mobilité en zone rurale passe par la mise en place de pistes de production performantes. Leur déficit noté au niveau de la commune de Bambilor constitue un facteur limitant les déplacements en zones rurales. Les échanges seraient plus faciles avec la réhabilitation de ces pistes rurales. Le désenclavement de ces zones apparaît dès lors comme une nécessité absolue.

2- Les moyens de déplacement

Le besoin incessant des personnes à se déplacer sans difficulté avérée a fait foisonner une multitude de moyens de transport allant des moyens rudimentaires aux moyens motorisés. En effet, vu le plan d'urbanisation de la région de Dakar, les populations font recours à différents moyens de transport pour satisfaire leur besoin en mobilité.

Ces derniers sont constitués par des moyens non motorisés matérialisés par des déplacements effectués par l'homme à travers la marche à pied et les animaux par le biais de la traction hippomobile. Egalement, ces moyens ont connu une évolution en bénéficiant de la motorisation des véhicules qui ont par la même occasion permis des déplacements de plus en plus pratiques.

Figure n°5



Source : enquête de terrain réalisée par Ndeye Fatou Diabang, Aout 2014

L'analyse de la figure n°5 permet de faire ressortir les différents moyens de transport à Bambilor. En effet, ces derniers ont pour objectif de satisfaire les besoins de déplacement des populations. Ce qu'il convient toutefois de retenir est que ces moyens n'ont pas la même influence pour répondre à la forte demande de transport. D'ailleurs, dans les moyens non motorisés la marche à pied assure 44,8% dans la mobilité des populations quant aux tractions hippomobiles ils n'occupent que 5,4% dans cette fonction de répondre aux besoins de la société.

En outre, les moyens motorisés pour leur part facilitent à 49,8% les déplacements des personnes et des biens dans la commune de Bambilor. En effet, l'homme est incessamment animé par le souci constant de répondre à ses aspirations quotidiennes et cela nécessite forcément des déplacements quotidiens.

2-1- Les moyens non motorisés

Ces moyens se distinguent par leur aptitude restreinte et représentent des moyens rudimentaires qui ont toujours servi à l'homme de se déplacer sur un rayon limité. En effet, ces moyens non motorisés, c'est-à-dire sans aucune machine pour assurer leur fonctionnement, présentent, malgré leurs limites à pouvoir faire de longues distances, des avantages qui justifient leur maintien jusqu'à nos jours.

En outre, ces moyens constitués pratiquement par la marche à pied, les calèches et rarement par les bicyclettes, présentent des atouts par leur capacité à s'adapter aux conditions physiques et climatiques. Aussi, ils sont favorables pour la protection de l'environnement puisqu'ils ne rejettent pas de substances polluantes. D'autre part, ils s'adaptent à l'aménagement de toutes localités notamment les quartiers pauvres qui sont généralement très enclavés et dont l'accès n'est pas toujours facile.

a- La marche à pied

La marche à pied représente le mode de transport le plus anciennement utilisé et continue toujours à occuper une place incontournable dans la satisfaction des besoins de déplacement de la majorité des usagers de l'ordre de 44, 8% selon les résultats de notre enquête de terrain. En effet, la marche à pied devient alors un moyen important pour se déplacer facilement sur des distances pas trop longues.

Par ailleurs, même si l'automobile a connu un essor fulgurant, la marche est toujours indispensable car les usagers des véhicules sont obligés de marcher pour se rendre à l'arrêt ou au garage. Dans d'autres localités de la commune la marche à pied occupe une place première car les populations de ces zones pauvres ou reculées n'ont pas souvent besoins de voitures pour se rendre à leur lieu de travail (le plus souvent dans les plantations). Donc, étant un moyen primaire de déplacement, elle permet de joindre les infrastructures sociales de base plus ou moins proches telles que les écoles, les structures sanitaires, les marchés, les champs etc.

b- Les voitures hippomobiles

Le transport hippomobile est traditionnellement un moyen de transport que l'on trouve en zone rurale mais, il se trouve que son taux d'utilisation tend à diminuer considérablement avec cette forte tendance à l'urbanisation qui se fait de plus en plus remarquer à Bambilor. En effet, l'utilisation de la charrette à âne ou à cheval comme moyen de déplacement des

personnes n'est pas très à la mode dans cette commune du fait de la disponibilité d'autres moyens de transport.

Cependant, elle reste toujours un moyen important pour le transport des marchandises. La piste allant de Bambilor à Wayembam est très utilisée par les charrettes dans le transport du sel. En outre, dans la mesure où certaines localités de la commune se trouvent dans des endroits tellement reculés et enclavés dans lesquels les voitures ne parviennent même pas à accéder, la charrette constitue la seule alternative pour les habitants. De ce fait, ces derniers font recours à ces voitures hippomobiles qui leur servent de moyens pour transporter leurs marchandises, mais également pour se rendre dans les champs.

Cependant, il n'existe pas à Bambilor un garage pour les voitures hippomobiles, en général la possession d'une charrette apparaît comme une nécessité dans certaines zones très enclavées, c'est pourquoi la presque totalité des familles dans ces zones ont à leur disposition une voiture hippomobile pour les besoins en déplacement de la famille. Néanmoins reste le moyen privilégié pour le transport des bagages et des marchandises au sein de commune parce qu'elle implique moins de coûts financiers aussi bien pour usagers que pour les conducteurs. De plus ces tractions animales continuent tout de même à servir de moyens de transport à Bambilor, lui accentuant ainsi, dans une moindre mesure son aspect de zone rurale

c- *Les bicyclettes*

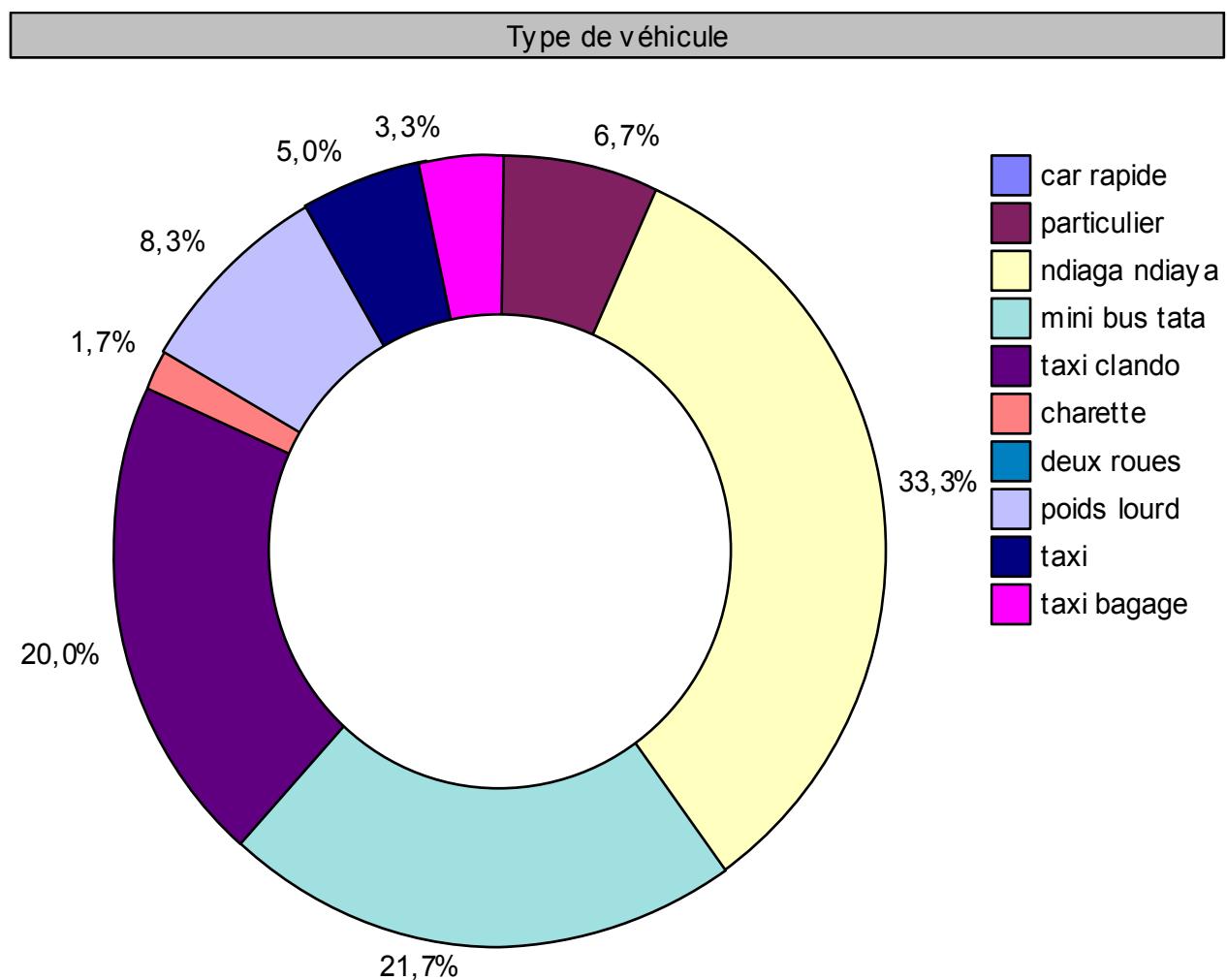
Même si on ne l'a pas mentionné dans notre enquête, ces moyens s'intègrent également dans les moyens non motorisés. Seulement, elles sont moins présentes dans la commune de Bambilor et leur fonction à satisfaire les besoins de déplacement des populations est très faible car les conditions physiques ne sont pas favorables (zone sablonneuse). Néanmoins, ce moyen de déplacement est jugé pratique et amusant pour certains élèves qui s'en procurent pour se rendre à leur établissement scolaires. D'ailleurs, la bicyclette représente également un outil de sport.

Ce qui nous pousse à souligner que ces moyens non motorisés ne jouent pas la même fonction dans les besoins de déplacements des populations rurales.

2-2- Les moyens motorisés

Les progrès de l'homme, visant à faciliter ses déplacements, ont abouti à la mise en place des moyens de transport motorisés. En effet, ces véhicules motorisés ont permis, grâce à leur performance, des déplacements sur des distances de plus en plus longues et sur un temps beaucoup plus court avec le plus de confort possible. C'est notamment tout l'intérêt pour une région comme Dakar à moderniser son système de transport. Au demeurant, on note des rénovations majeures au niveau de ces moyens afin d'augmenter leur nombre et de mieux les adapter aux mutations sociodémographiques de la région. Ces moyens sont constitués entre autre de véhicules en commun, de véhicules particuliers, et de véhicules de marchandises, qui sont de catégories différentes, renfermant chacun ses spécificités.

Figure n°6



Source : enquête de terrain réalisée par Ndeye Fatou Diabang, Aout 2014

La figure ci-dessus nous renseigne que la commune de Bambilor possède un parc automobile très diversifié du fait des différents types de véhicules

Les « ndiaga ndiaye »: Ils sont considérés comme les moyens les plus vétustes qui desservent le plus la région. Ces véhicules en commun communément appelés « *ndiaga ndiaye* » sont des Mercedes destinés à satisfaire le trajet entre la ville de Dakar et la périphérie. En effet, malgré l'âge moyen de ces véhicules qui avoisine 15 ans, ces derniers se maintiennent toujours dans le secteur du fait de leur disponibilité et de leur tarif qui est relativement moins cher. Ce qui fait qu'ils contribuent à hauteur de 33,3% dans l'offre de transport à Bambilor. De plus, même s'ils constituent le moyen le plus usuel à Bambilor, ces minis cars sont dans un état délabré même si parfois ils sont rapiécés et repeints comme le montre la photo ci-dessous :



Photon°3 : mini car « *ndiaga ndiaye* »

Source : enquête de terrain réalisée par Ndeye Fatou Diabang, Aout 2014

En effet, « *la vétusté du parc automobile, le vieillissement des véhicules (moyenne d'âge avoisinant les 20 ans), la surcharge et le mauvais état des routes sont les caractéristiques du transport dans cette zone(...)* ». »¹⁶ Même si M. Ly parle des problèmes de la région de Fatick, son commentaire est valable pour la presque totalité des zones rurales au Sénégal.

Les munis bus TATA : Avec la société AFTU, ces minis bus ont été déployés au niveau de la région avec comme mission d'apporter leur contribution dans l'équilibre de l'offre et de la demande de transport en commun. En effet, ces munis bus de marque TATA ou KING LONG assurent quant à eux 21,7% des besoins de déplacements à Bambilor, donc représentent actuellement une composante importante dans le transport urbain. En outre, ces véhicules récemment fonctionnels offrent non seulement un service en commun mais aussi font parti du secteur formel dont l'objectif est d'assurer un service moderne, performant et de qualité. Ce qui fait que bon nombre de passagers choisissent les services de ces derniers. Cependant, les conditions de transport sont difficiles pour les usagers pour des raisons de fatigue et de coûts financiers. Ces dernières sont obligées de se tenir debout dans un bus pendant des heures puisqu'il n'y a pas assez de places pour tous les passagers et les tarifs sont jugés très chers.

¹⁶ Ly M, 2005-2006, Les enjeux du transport rural dans le développement de la région de Fatick, p114



Photo n°4

Les taxis clandos:

Sources : Enquête de terrain réalisée par Ndeye Fatou Diabang, Aout 2014

Ces voitures représentent des véhicules privés et leur nombre augmente de plus en plus au niveau de Dakar grâce aux choix politiques qui ont facilité leur importation. Utilisés à 20% dans la commune de Bambilor, les taxis calandos n'assurent pas la liaison sur les longues distances car, en effet ils ne répondent pas très souvent aux normes réglementaires du transport. Ce sont de très vieilles voitures particulières qui sont enfin placées dans le marché du transport pour devenir une source de revenue. Du coup, ils sont incapables de se rendre en ville de peur de se faire arrêter.

Les poids lourds : Ces gros véhicules, destinés à transporter des marchandises et des produits de toute nature, sont présents au niveau de Bambilor qui est une zone fortement agricole. Ces poids lourds assurent ainsi le transport des marchandises dans les différents marchés de la région de Dakar et parfois même de Thiès. Ce qui justifie dès lors le nombre signifiant de ces

véhicules constaté dans la circulation et qui permettent à hauteur de 8,4% de faire circuler ces produits.

CHAPITRE II : TRANSPORT ET COMMERCIALISATION DES PRODUITS A BAMBIOR

1-La mobilité à Bambilor

1-1- La mobilité interne

La mobilité interne est un aspect important dans le système de transport à Bambilor. Les populations se déplacent d'un quartier à l'autre selon leurs motivations. Les quartiers les plus équipés et ou les plus accessibles reçoivent les plus importants flux journaliers par opposition aux quartiers pauvres qui constituent des zones de départ. Dans la commune de Bambilor, l'essentiel des déplacements est orienté vers le centre (quartier de Bambilor) qui abrite la plupart des activités économiques et des services de la localité. En effet, tôt le matin, le marché de Bambilor situé dans le quartier du même nom refuse du monde. Ces populations qui viennent quotidiennement des quartiers de Deny Biram Ndao nord et sud, de Deny Guedj, de Nguindouf, de Gorom, de Mbeuth etc. sont constituées en partie par les ménagères, mais aussi par des commerçants qui viennent souvent vendre leurs produits. Une telle orientation des mouvements vers Bambilor s'explique par l'effet de polarisation qu'elle exerce sur ces localités. Aussi, le lycée, la mairie, le foyer des jeunes constituent tant de moyens d'attraction des populations riveraines.

De même, la mobilité au niveau de Bambilor est d'autant plus difficile que même les chauffeurs sont confrontés à d'énormes difficultés avec des conditions de travail pénibles qui les exposent souvent à des risques.

Les mouvements vers l'extérieur jouent un aspect important dans le trafic à Bambilor puisqu'un bon nombre de commerçants, de travailleurs, d'étudiants et d'élèves quittent Bambilor le matin et reviennent fréquemment le soir. En effet, les déplacements vers Rufisque sont plus importants. Les populations de Bambilor effectuent l'essentiel des échanges avec la ville de Rufisque. Ceci s'explique par le fait que malgré l'érection en 2011 de Bambilor en communauté rurale, puis en commune en 2014, la ville de Rufisque continue de concentrer l'essentiel de l'économie du département.

1-2- La mobilité entre Bambilor et Rufisque

Tableau n°1

Lieu de destination	Nb. cit.	Fréq.
Bambilor commune	16	12,3%
Gorom	12	9,2%
Rufisque	57	43,9%
banlieu proche	5	3,9%
banlieu lointaine	5	3,9%
centre ville	33	25,4%
autre	2	1,5%
TOTAL OBS.	130	100%

Source : Enquête de terrain réalisée par Ndeye Fatou Diabang, Aout 2014

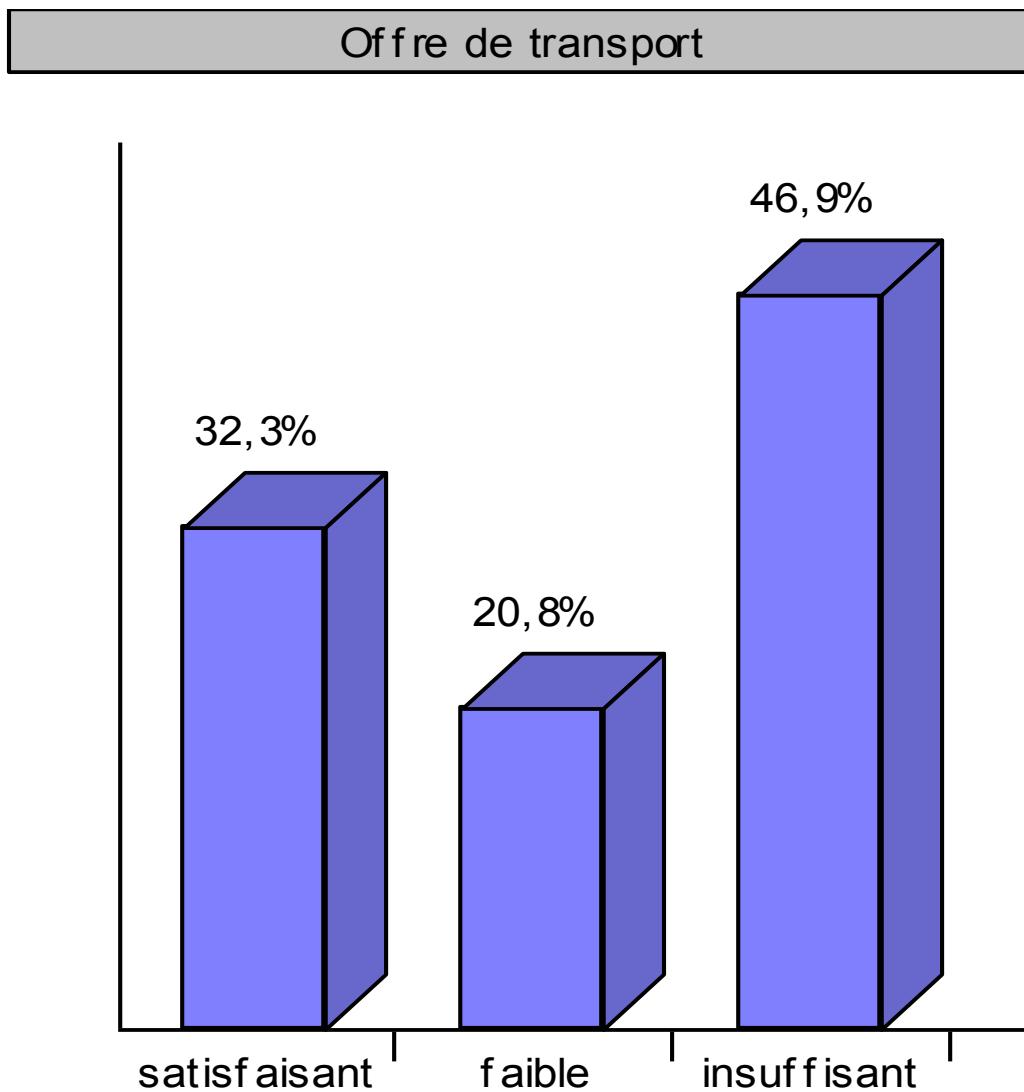
Plusieurs raisons expliquent cette situation :

D'abord sur le plan historico administratif, Rufisque fait partie des premiers départements de la région de Dakar et qui a eu une installation massive des français. Ainsi, la ville de Rufisque bénéficie de plusieurs infrastructures et de services qui lui permettent d'attirer au maximum l'arrière pays.

Ensuite, par la proximité et l'accessibilité de la ville de Rufisque. En effet, les ménagères peuvent aller faire leurs achats à Rufisque le matin et retourner chez elles pour aller préparer le déjeuner.

2- La qualité de l'offre face à la demande

Figure n°7



Source : Enquête de terrain réalisée par Ndeye Fatou Diabang, Aout 2014

La figure ci-dessus met en exergue la qualité de l'offre jugée insuffisante à 46,9 % par la population enquêtée, alors que 20,8% la considèrent faible. Cependant, 32,3% trouvent l'offre satisfaisante. Ces taux globaux renferment de fortes disparités selon les quartiers de résidence. L'insuffisance de l'offre est caractérisée en grande partie du fait de la forte population et de leur besoin croissant de déplacement qui n'est pas facile à satisfaire. Il faut

néanmoins, noter que cette offre de transport est plus satisfaisante à Bambilor que dans les autres quartiers dans la mesure où sa population rencontre moins de problèmes dans la satisfaction de leurs besoins en déplacement. Cette insuffisance constitue un obstacle dans les déplacements des populations dans une commune en émergence comme Bambilor où une bonne mobilité constituerait le moyen de désengorger et de développer la commune.

3- Les problèmes liés à l'écoulement des marchandises

Le secteur tertiaire constitue un facteur fondamental dans l'économie à Bambilor. En effet, indissociable du secteur agricole, le commerce permet l'écoulement des produits issus du maraîchage et de l'élevage. Il se singularise par des déplacements croissants en fonction des échanges des biens et des personnes tant au sein de Bambilor qu'à l'extérieur. En outre, ce secteur regroupe beaucoup plus de femmes que d'hommes, mais celles-ci rencontrent assez de difficultés dans l'évacuation de leurs produits. Ces difficultés sont essentiellement liées au manque d'un système de transport adéquat dans cette localité.

Le transport des marchandises se fait essentiellement entre Bambilor et les marchés de Dakar. En effet, lors de nos enquêtes de terrain nous avons pu comprendre que les femmes se rendent pour la plupart dans les marchés de Castor, de sandaga, de Thiaroye, de Sandika (Pikine) etc. Kayar et Rufisque font également partie des marchés ciblés. Compte tenu des difficultés de transports (quartiers enclavés et cherté de l'offre), les femmes vendeuses s'organisent en un système de transport communément appelé « horaires ». Ainsi, dans chaque quartier se trouvent un ou deux horaires en partance chacune dans un marché bien défini. Ce sont principalement des cars « *ndiaga ndiaye* » qui embarquent les femmes et leurs marchandises. À Deny, on peut y compter deux horaires : une en partance du marché Sandaga et l'autre au marché Castor. Le premier quitte à 2heures du matin et le deuxième à 3heures. Les commerçantes qui ratent ces horaires sont obligées d'attendre le lendemain

A Mbeuth, l'organisation est différente de celle de Deny. En effet, dans ce quartier où le maraîchage domine fortement, les femmes louent des camions poids lourds pour l'acheminement de leurs marchandises. Ces véhicules embarquent puis transportent les marchandises à 22heures et quant aux vendeuses, elles quittent le matin à 4heures. Cette situation implique ainsi des couts énormes.

Par ailleurs, d'énormes problèmes apparaissent aussi dans la commercialisation des produits animaliers, plus particulièrement dans la vente des œufs. Les gros investisseurs qui détiennent d'importants moyens financiers possèdent tout le matériel nécessaire au processus de

l'élevage allant des équipements d'entretien de la volaille jusqu'aux moyens de distribution des produits. Ils ont en effet à leur disposition des camions qui transportent leurs marchandises partout quelque soit les lieux de départ et de destination.

Par contre ceux qui n'ont pas assez de moyens et ne disposent évidemment pas de véhicules ont du mal à commercialiser leurs produits. Ces difficultés s'accentuent plus dans les petits poulailers à l'intérieur des quartiers enclavés. Pour acheminer les œufs, les détenteurs de ces poulailers sont obligés de les charger dans des charrettes jusqu'à la route nationale, avant de trouver un camion qui assurera le reste du trajet. Durant tout ce parcours, d'énormes pertes peuvent être enregistrées dans la mesure où les œufs sont très sensibles et résistent difficilement aux mouvements de la charrette sur les voies latéritiques ou en coquillages très dégradées.

Tout ceci témoigne qu'à Bambilor, les commerçants sont confrontés à de réels problèmes de déplacement liés à l'enclavement et à l'éloignement des localités d'une part et d'autre part par le manque d'infrastructures de transport adéquates. Les problèmes d'éclairage public aussi sont à mentionner car, à Bambilor, il existe des lampes sur la route nationale, mais celles-ci ne sont pas fonctionnelles pendant une très grande partie de l'année.

Conclusion partielle

Le transport joue un rôle vital dans tout processus de développement car toutes les activités économiques en dépendent. Le transport routier constitue un des secteurs déterminant dans la mobilité des populations et du coût participe au développement de la commune de Bambilor. Le commerce quant à lui est particulièrement tributaire du transport dans la mesure où il implique des déplacements massifs de biens et de personnes au sein d'une localité ou d'une localité à l'autre. De ce fait, différents moyens de transport existent dans la commune en vue d'assurer le trafic.

Ces moyens sont constitués par les moyens de transport qui peuvent être motorisés ou non motorisés. En effet, ces moyens sont constitués d'une multitude de composants allant de la marche à pied en passant par les voitures hippomobiles pour être beaucoup plus sophistiqués avec l'arrivée des véhicules motorisés.

De surcroit, ces véhicules motorisés comprennent les transports en commun, les véhicules personnels et ceux de transport de marchandise Cependant, avec tous ces moyens, Bambilor reste confrontée à des problèmes de transport qui ralentissent fortement ses activités.



TROISIEME PARTIE : TRANSPORT ET PERIURBANISATION A BAMBILO

Introduction partielle

La périurbanisation désigne l'extension spatiale, géométrique des villes et des Banlieues vers leurs périphéries. Devenue aujourd'hui un phénomène mondial, elle est la conséquence directe de la forte croissance démographique des villes comme Dakar. Cette presqu'île constitue une macrocéphalie importante dans le pays au point où elle représente une zone d'accueil pour les populations de l'intérieur du pays et même d'autres pays. De ce fait, la raréfaction des terres constructibles, associée à la cherté du prix du loyer à Dakar, entraîne une nouvelle dynamique spatiale à Bambilor caractérisée par la fragmentation de la localité soit en parcelles individuelles soit en coopératives d'habitat. Cette commune connaît aujourd'hui une évolution démographique fulgurante. Toutefois, cette périurbanisation n'atteindrait pas ses proportions sans l'action du secteur des transports qui facilite les déplacements sur de longues distances.

CHAPITRE I : L'EXTENTION SPATIALE DE L'AGGLOMERATION DAKAROISE SUR LA COMMUNE DE BAMBILO

1- Les causes de la périurbanisation

Au Sénégal, le réseau urbain s'est densifié, caractérisé par une macrocéphalie qui se traduit par les fonctions exorbitantes de la capitale qui polarise l'essentiel des activités du pays mais aussi la moitié de la population.

C'est notamment ce qui fait la particularité de Dakar, l'une des villes les plus urbanisées d'Afrique. En effet, avec une superficie de 550km², soit 0,28% de la superficie du pays, la ville constitue la capitale politique et le centre polyfonctionnel qui exerce une forte attraction sur les autres régions du pays.

Cette situation s'explique tout d'abord par les conditions climatiques assez favorables dont bénéficie la région. La capitale sénégalaise de par sa position géographique constitue l'une des régions les plus agréables du Sénégal. Cette situation géographique qui positionne Dakar en face de l'océan atlantique lui procure un climat doux. Avec un climat soudano-sahélien souvent influencé par l'Alizé maritime, les températures à Dakar sont souvent de l'ordre de 25°C offrant ainsi aux citadins de meilleures conditions naturelles et un cadre plus favorable à leur épanouissement.

Par ailleurs, Dakar est devenu le centre pluri-décisionnel favorisé non seulement par les politiques colonialistes qui avaient une démarche sélective mais surtout par le volontarisme Etatique privilégiant les zones côtières au détriment des régions de l'intérieur. Par ailleurs, ce phénomène favorisé par l'influence de la ville a été facilité par une évolution du secteur des transports routier qui a fortement contribué à la forte explosion démographique et à l'extension de la ville vers sa périphérie.

De ce fait, Dakar devient une zone d'accueil pour les populations venues des autres régions du pays ou même d'autres pays d'Afrique et de la diaspora. La ville de Dakar, ne pouvant plus contenir cette forte croissance démographique s'étire de plus en plus vers la périphérie. Rufisque étant le seul département de Dakar à disposer des réserves foncières, devient une zone d'accueil pour les populations qui n'arrivent pas à trouver un logement en ville. Ainsi, la commune de Bambilor fait partie des zones les plus ciblées par la périurbanisation.

2- Une dynamique spatiale nouvelle

Au départ, peu de gens désiraient s'installer à Bambilor du fait de ces caractéristiques rurales qui n'intéressaient pas toujours un grand monde et de son éloignement de Dakar centre. C'était d'une certaine façon un espace réservé à l'exploitation agricole.

Actuellement nous observons un processus de redéploiement spatial orienté vers les zones périurbaines et les marges rurales détentrices des quelques réserves foncières de la région.

Tableau n°2

origininaire de Bambilor	Nb. cit.	Fréq.
oui	75	57,7%
non	55	42,3%
TOTAL OBS.	130	100%

Source : enquête de terrain réalisée par Ndeye Fatou Diabang, Aout, 2014

L'analyse du tableau n°2 montre explicitement le fort pourcentage de périurbains à Bambilor. En effet 75% de la population sont originaires de Bambilor alors que 55% viennent d'autres horizons.

Ainsi, nous allons observer dans la zone de Keur Ndiaye lo, kounoun, kounoun ngalap divers initiatives allant de l'auto construction après l'achat d'une parcelle à un prix le plus souvent jugé abordable, en passant par le développement de plus en plus du réflexe associatif à travers les coopératives d'habitat, jusqu'aux intervention des promoteurs immobiliers. Ceux-ci sont soit du privé ou des sociétés nationales animées par un souci d'anticipation sur les éventuelles demandes en matière de logement. Ce qui fait que nous assistons dans la localité en question à la réalisation d'importants projets immobiliers contribuant à l'impulsion d'une nouvelle dynamique spatiale qui a par conséquent un impact direct sur le système de transport.

Ainsi, dans cette perspective, la commune de Bambilor a accueillie au cours de ces 10 dernières années d'importantes réalisations immobilière.

Les opérations immobilières privées :

L'une des premières réalisations sur le site est la cité des enseignants, Mbaba Guissé. Elle serait née de l'initiative d'une association syndicale dénommée Union Démocratique des Enseignants (UDEN). Sa mise en œuvre s'est effectuée dans le cadre d'une Coopérative d'Habitat des Professionnels de l'Education du Sénégal (COHAPES) en partenariat avec la Banque de l'Habitat du Sénégal (BHS). Elle compte 307 logements réalisés par la Société d'Aménagement et de Gestion d'Equipements Fonciers (SAGEF).

La SAGEF a aussi effectué la réalisation d'une cité nommée SAGEF III. Elle compte 240 logements du même type que ceux de la cité Mbaba Guissé destinés à la vente.

Aussi, l'intervention de la Société de Construction Immobilière Kébé (SCI) avec son important projet de viabilisation de 800 parcelles. C'est un programme qui a profité à la coopérative des enseignants du privé catholique notamment à travers la construction de la cité cardinal Hyacinthe Thiandoum.

D'autres cités telles que la cité Triniom de Yérim Sow qui prévoit 5000 logements, la cité BICIS, les cités COMICO, cité Dakar Dem Dikk, la cité des Akys etc. sont en construction dans la commune. Toutefois Ces projets sont accompagnés de la réalisation d'un certain nombre d'infrastructures routières qui participent déjà au désenclavement de la localité par le développement du trafic avec notamment le passage de l'autoroute à péage.

Ainsi, Bambilor devient un espace marqué par l'importance des constructions récentes, de forte concentration à proximité des limites de l'agglomération dakaroise mais plus aérées au-delà.

CHAPITRE II : LES PROBLEMES DE TRANSPORT LIES A LA PERIURBANISATION

1-Les mouvements pendulaires

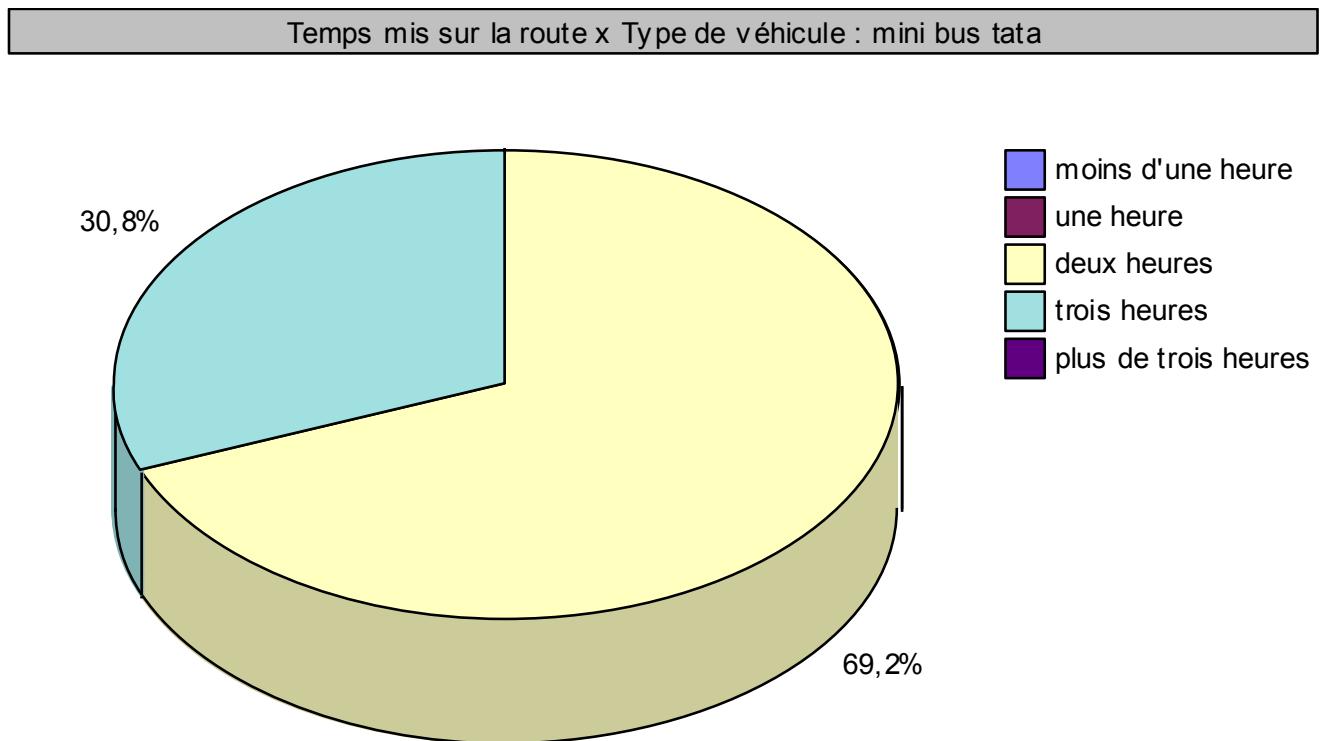
La périurbanisation qui repousse sans cesse les limites de l'espace urbanisé est la conséquence d'une multiplication des déplacements. Les populations à la quête de logements à moindre coût débarquent en périphérie où le prix de la parcelle est jugé abordable surtout pour les populations à revenu faible. Aujourd'hui, Bambilor constitue une zone d'accueil pour les périurbains, mais ceux-ci sont confrontés à une multiplication de leurs déplacements. En effet, « *pour beaucoup, la périurbanisation est le moyen de concilier résidence à la campagne et travail en ville. Ce mode de vie qui implique de nombreux déplacements, a pu se développer dès les années 1970, grâce à la diffusion de l'automobile* »¹⁷. Les espaces périurbains sont marqués par les mouvements pendulaires qu'effectuent les navetteurs entre leur domicile, en périphérie, et leur emploi, dans la ville-centre ou en banlieue. Ils participent à la spécificité des mobilités, marquées notamment par des contraintes et des difficultés (engorgement, stress, pollution).

Par ailleurs, si la périurbanisation s'explique par le « *désir d'accéder à la propriété sous la forme d'une maison individuelle qui peut plus facilement se concrétiser en milieu rural en raison du prix du terrain moins cher qu'aux portes de la ville* »¹⁸, elle engendre en revanche des coûts financiers énormes car si la distance à parcourir pour se rendre à son lieu de travail augmente, par conséquent le coût financier augmente. De ce fait, les périurbains de Bambilor qui se rendent tous les jours en ville dépensent énormément d'argent pour leur déplacement. Ce coût financier se conjugue avec celui de la fatigue car ces usagers font des durées de parcours supérieures ou égales à deux heures puisqu'ils utilisent pour la plupart des minibus tata pour rallier la ville. Ainsi, ils arrivent tard chez eux et repartent très tôt le lendemain, réduisant du coup les heures de repos.

¹⁷ Marcadon (J) et al, 1997, Les transports, géographie de la circulation dans le monde d'aujourd'hui, Armand Colin, p 162

¹⁸ Marcadon (J), ibidem

Figure n° 8



Source : enquête réalisée par Ndeye Fatou Diabang, Aout 2014

Cette figure laisse apparaître le temps mis sur la route par un mini bus tata, moyen de transport le plus usuel pour les travailleurs en ville ou en banlieues proches de celle-ci. En effet, 69,2% des véhicules tata passent deux heures d'horloge sur la route alors que 30,8% font trois heures. La plupart des véhicules qui font deux heures se rendent généralement à Pikine-Guédiawaye et ceux qui durent plus sur la route ont comme lieu de destination le centre ville.

Cependant, à Bambilor d'autres trouvent une alternative pour pallier à ces coûts horaires : il s'agit des usagers de l'autoroute à péage qui optent pour le slogan « *dépenser plus d'argent pour aller plus vite* »¹⁹. En effet, ces usagers acceptent que les coûts financiers augmentent pour alléger fortement la durée des déplacements.

¹⁹¹⁹ Marc Wiel, Octobre 2002, séminaire du corps des architectes conseils, la mobilité dessine la ville p3

2-Les moyens à préconiser pour atténuer les problèmes de transport à Bambilor

Les problèmes de transport au Sénégal en général et plus particulièrement en milieu rural ont poussé l'Etat à entreprendre des politiques de transport en vue d'une amélioration des conditions de déplacement. Plusieurs initiatives témoignent de l'engagement de l'Etat à travers notamment des Lettres de politiques de transport.

Cependant, malgré toutes ces politiques le secteur du transport souffre d'énormes problèmes surtout dans les zones rurales comme Bambilor.

Etant donné que l'amélioration de la mobilité en zone rurale passe par la mise en place de pistes de production performantes, les décideurs doivent déployer des moyens nécessaires pour pallier ces insuffisances en procédant par

- La réhabilitation complète de la RN3 de kounoun à gorom1.
- La réhabilitation des pistes de production accompagnée d'un système d'assainissement adéquat et fonctionnel pour éviter les stagnations d'eau sur la voie publique surtout en saison pluvieuse
- L'installation à Bambilor d'une gare routière puisque c'est une commune qui se situe à la frontière entre la région de Dakar et celle de Thiès.
- L'adaptation du coût du transport jugé cher au revenu moyen des populations.
- L'augmentation de l'offre surtout dans les quartiers très enclavés en mettant à leur disposition des cars de transport pour élèves et étudiants.
- Le renforcement de l'éclairage public qui reste pendant une bonne partie de l'année non fonctionnelle.
- L'amélioration des conditions d'emploi des chauffeurs en leur assurant une bonne formation et en leur facilitant l'accès à des véhicules en bon état.

Ces actions doivent être menées avec des mesures et des stratégies de suivi pour bien maîtriser les fonds investis.

Conclusion partielle

La périurbanisation est un fait à Bambilor. Ce dernier a attiré des populations du centre ville de Dakar et de sa banlieue en quête d'espace et de possibilité d'acquérir un terrain constructible à un prix abordable. Il devient dès lors un espace marqué par une nouvelle dynamique spatiale caractérisé par de nouveaux types de construction. Ainsi, la commune de Bambilor commence à se démarquer de ses habitudes rurales et tend de plus en plus vers la modernité. Partout, de part et d'autre de la RN3, le front des maisons modernes ne cesse de s'étendre. De ce fait, on note une augmentation exponentielle de la population entraînant immédiatement la réduction des zones cultivables d'une part et d'autre part, une insatisfaction du système de transport offert.

Conclusion Générale

Le secteur des transports est d'une importance vitale pour le développement économique et social d'un pays. De ce fait, le milieu rural bien que couvrant la plus grande partie du pays est caractérisé par la présence d'un système de transport inadéquat marqué par une insuffisance des investissements et par des zones très enclavées et mal desservies. La commune de Bambilor bénéficie d'une seule route goudronnée, la RN3 qui est loin de satisfaire la demande des populations en matière de déplacements quotidiens motivés par des raisons multiples et variées. Cette demande de plus en plus croissante est accentuée par l'effectif important de périurbains. Et, malgré les moyens déployés par l'Etat, les problèmes persistent.

En effet, l'agglomération Dakaroise est victime d'une urbanisation précoce occasionnée par le taux de croissance naturelle élevée, les effets de l'exode rural mais également le phénomène de l'immigration. Ce qui fait que 55% des citadins du pays vivent à Dakar, c'est-à-dire sur une superficie de 550km², soit 0,28% du territoire national. Ainsi, cette population grandissante éprouve des besoins incessants de déplacement vu la configuration de la région et sa fonction monopolisatrice des activités du pays.

Toutefois, les difficultés inhérentes à la mobilité et transport dans la commune de Bambilor ont des incidences très négatives sur le développement économique social et culturel de cette localité. Dans cette perspective, des actions doivent être entreprises pour une mobilité accrue.

BIBLIOGRAPHIE

LES OUVRAGES GENERAUX

ALVERGNE (C) et TAUDETTE (F), 2002, les nouvelles politiques d'aménagement du territoire, Paris, PUF, 301 pages.

AUJAC (G), 1966, la géographie dans le monde antique, Paris, PUF, 128 pages.

BAILLY (A S), et al, 1998, le concept de la géographie humaine, Armand colin, Paris, 333 pages.

BEAUJEU GARNIER, (J) 1963, traité de la géographie urbaine, Armand colin, Paris, 493 pages.

BEAUJEU GARNIER (J), 1980, géographie urbaine Armand Colin, Paris, 360 pages.

BEAUJEU GARNIER (J), 1997, géographie urbaine, collection U, Paris, 352 pages.

BERTHOLET (F) et al, 2004, le secteur des transports routier au Sénégal, Banque Mondiale, 104 pages.

BUGNICOURT (J), 1981, transport en sursis ? Quelle politique de transport dans le tiers monde ? Document n°13, ENDA, Dakar, 151 pages.

DERRUAU (M), 1976, la géographie humaine, Paris, Armand colin, 481 pages.

DIOP (A), 2008 Enjeux urbains et développement territorial en Afrique.

GODARD (X), 1994, Les transports urbains dans les villes du sud : A la recherche d'une solution durable, Karthala, Paris, 368 pages.

GODARD (X) et all, 1996, « Mobilité et usage de mode de transport à Hanoi : A la recherche de la complémentarité entre les deux roues et le transport collectif», communication à la conférence sur le développement et l'aménagement des transports urbains dans les pays en développement (CODATU VII), New Delhi.

GODARD (X), 2002, les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de débrouille et du désordre, Edition Karthala, 408 pages.

MARCADON(J) et all, 1997, Les transports, Géographie des circulations dans le monde d'aujourd'hui, Paris, Armand Colin, 215 pages.

NGUESSAN(L), 2009, Le secteur des transports au Sénégal : Enjeux et défis pour la réalisation des objectifs de croissance durable et de réduction de la pauvreté, PFANE, 136 page.

RITTER (J P), Géographie des transports, Paris, PUF, Collection Que sais-je? N°1427, 125 pages

WOLKOWISCH(M), 1973, Géographie des transports, Armand Colin, Paris, 381 pages.

WOLKOWISCH(M), 1982, Géographie des transports, Armand Colin, Paris, 383 pages.

WOLKOWISCH(M), 1992, Géographie des transports, Armand Colin, Paris, 191pages.

THESES ET MEMOIRES

DIDIER(P), 2003, Mobilité quotidienne en Afrique subsaharienne, 199 pages

LY(M), 2005-2006, Les enjeux du transport rural dans le développement de la région de Fatick, UCAD, 302pages

MBOUP(M), 2009, Gestion urbaine et mobilité : Les effets de la nouvelle politique d'infrastructure sur l'aménagement urbain et la mobilité à Dakar, Dakar, ENEA.

MBOW (L- S), 1992, Dakar : croissance et mobilité urbaine, université de Paris, 712 pages.

NGOM (N), 2011, La problématique de la mobilité urbaine : l'accessibilité au centre-ville Dakarois par le système de transport collectif routier, thèse de doctorat, UCAD, 317 pages.

NDIAYE(I), La planification urbaine et la problématique de la mobilité à Dakar, ENEA, 200 pages.

SECK (A), 1970, Dakar, Métropole Ouest Africaine, IFAN- Dakar, 516 pages.

SOW (F), 1980, Migrations et Urbanisations au Sénégal, bulletin de l'IFAN série B, Sciences Humaines, tome 42, Janvier 1980, n°1, pp 146-195.

WEBOGRAPHIE

DIABATE (M, M), 2007, déséquilibre du tissu urbain et problématique de la mobilité dans l'agglomération Dakaroise : analyse factorielle de la crise des transports terrestre et éléments de gestion des déplacements urbains, recherche Afrique, n° 06, novembre 2007.

[Http://www.recherche-africaine.net/document.php?d=1219](http://www.recherche-africaine.net/document.php?d=1219). ISSN 1817- 423X.

Agence Métropolitain des transports, 2002 : « le point sur la congestion » préparé par richard BERGERON, responsable des analyses stratégiques, 15 pages.

[Http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/du-vallon/documents/DC4.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/du-vallon/documents/DC4.pdf).

LOMBARD (J), « continuités ou ruptures territoriales au Sénégal : au risque du transport ? » les cahiers d'outre mer, 229, Janvier- Mars 2005.

[Http://com.revues.org/index/267.html](http://com.revues.org/index/267.html)

Liste des figures

Figure n° 1 : situation socioprofessionnelle à Bambilor.....	36
Figure n° 2 : les salariés à Bambilor.....	43
Figure n° 3 : zone de résidence et situation socioprofessionnelle.....	45
Figure n° 4 : zone de résidence et état des routes.....	52
Figure n° 5 : les moyens de transport à Bambilor.....	54
Figure n° 6 : types de véhicules.....	57
Figure n° 7 : offre de transport à Bambilor.....	63
Figure n° 8 : temps mis sur la route par les minis bus « Tata ».....	73

Liste des tableaux

Tableau n° 1 : Lieu de destination.....	62
Tableau n° 2 : Lieu d'origine.....	70

Liste des photos

Photo n° 1 : Jardin maraicher à Mbeuth.....	38
Photo n° 2 : Plantation de papayer à Noflaye.....	40
Photo n° 3 : Minicar Ndiaga Ndiaye.....	58
Photo n° 4 : Les taxis clando	60

Liste des cartes

Carte n° 1 : localisation de la commune de Bambilor.....	28
Carte n° 2 : localisation des quartiers.....	29
Carte n° 3 : Carte de l'occupation du sol à Bambilor.....	37
Carte n° 4 : présentation du réseau routier.....	49