

Sommaire

REMERCIEMENTS	2
LISTE DES ACRONYMES ET ABREVIATIONS	3
INTRODUCTION GENERALE	4
PREMIERE PARTIE :	19
SITUATION GEOGRAPHIQUE ET CARACTERISTIQUES DE LA COMMUNE DE FOUNDIOUGNE :IMPACT SUR L'ORGANISATION DU TRANSPORT.....	19
CHAPITRE1 : SITUATION GEOGRAPHIQUE ET CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DE LA COMMUNE DE FOUNDIOUGNE :IMPACT SUR L'ORGANISATION DU TRANSPORT	21
CHAPITRE 2 : ASPECTS DEMOGRAPHIQUES, SPATIAUX ET POTENCIELS ECONOMIQUE	24
DEUXIEME PARTIE :	39
OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORT DANS LA COMMUNE DE FOUNDIOUGNE	39
CHAPITRE 1 : LES FACTEURS DE LA DEMANDE DE MOBILITE.....	40
CHAPITRE 2 : OFFRE ET ORGANISATION DU TRANSPORT A FOUNDIOUGNE	52
TROISIEME PARTIE :	38
ENJEUX ET CONTRAINTES DU SYSTEME DE TRANSPORT A FOUNDIOUGNE : PERSPECTIVES POUR UNE MOBILITE AMELIOREE.....	38
CHAPITRE 1 : ENJEUX ET CONTRAINTES DU SYSTEME DE TRANSPORT	65
CHAPITRE 2 : PERSPECTIVES POUR UNE MOBILITE AMELIOREE A FOUNDIOUGNE	77
CONCLUSION GENERALE	83
BIBLIOGRAPHIE.....	84
LISTE DES GRAPHIQUES.....	86
LISTE DES TABLEAUX.....	86
LISTE DES PHOTOS	86
LISTE DES CARTES	87
TABLE DES MATIERES.....	88
ANNEXE	92

REMERCIEMENTS

- ✚ Tout d'abord j'accorde une mention spéciale à mes encadreurs Monsieur Ndiacé Diop et Madame Ndeye Ngom Pouye d'avoir accepté d'encadrer avec rigueur et méthode nos premiers pas dans la recherche.
- ✚ Je remercie également ma maman qui n'a ménagé aucun effort pour mes études.
- ✚ Je remercie aussi mes frères, sœurs.
- ✚ Mes remerciements sont également destinés à tout le corps professoral du Département de Géographie.
- ✚ Tous mes remerciements également aux amis et camarades de ce Département.
- ✚ Mention spéciale à Alioune Diop pour son soutien, sa disponibilité et ses précieuses orientations pour la réalisation de ce mémoire.

En somme, tous mes remerciements et ma profonde gratitude à toutes les personnes physiques et morales qui ont participé de près ou de loin à l'aboutissement de ce travail de recherche.

Je dédie ce travail à mon cher papa **Amadou Gueye Ndiaye**.

LISTE DES ACRONYMES ET ABREVIATIONS

ANSD: Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie.

UCAD: Université Cheikh Anta Diop de Dakar.

BU : Bibliothèque Universitaire.

CESTI : Centre d'Etudes des Sciences et Techniques de l'Information.

CERTU: Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme.

DAU: Direction de l'Aménagement Urbain.

DAT: Direction de l'Aménagement du Territoire.

DU : Direction de l'Urbanisme.

ESEA: Ecole Supérieure d'Economie Appliquée.

ESP: Ecole Supérieure Polytechnique de l'UCAD.

PAER: Plan d'Action Environnemental Régional.

INTRODUCTION GENERALE

Pendant longtemps, la question du transport est au centre de la problématique du développement des pays. La mobilité quotidienne des personnes et la circulation des biens sont essentielles dans le fonctionnement des villes. Ceci montre le rôle déterminant des transports dans l'exécution des activités économiques et sociales. Malgré le développement des outils de communication modernes dans le transfert des informations, le transport reste l'outil indispensable pour les déplacements des biens et des personnes. Il constitue une activité économique qui contribue à une bonne qualité de vie et aide à maintenir l'emploi et le potentiel de développement.

Toutefois, la commune de Foundiougne située au centre de la région de Fatick se trouve dans une phase de pleine expansion, car la croissance de sa population est plus rapide que celle des ressources et des infrastructures. Malheureusement la répartition des équipements et des infrastructures ne suit pas la répartition des populations, occasionnant une forte migration quotidienne des quartiers périphériques vers le centre-ville (escale) où sont concentrés l'essentiel des activités économiques. De ce fait, ces populations pour satisfaire leurs besoins de déplacement, font recours aux moto-Djakarta et aux charrettes qui assurent le transport urbain dans la commune de Foundiougne.

Or la mobilité et le transport urbain dans la commune de Foundiougne connaissent des difficultés du fait de la mauvaise qualité des routes, de l'insuffisance des moyens de transports, l'absence d'organisation dans le secteur du transport. Dans cette architecture urbaine, l'organisation et la réforme en matière de transport apparaissent comme une nécessité surtout lorsqu'on sait que le transport assure une part importante des fonctions d'échange. Et cela nécessite l'attention des citoyens, des urbanistes, des aménagistes et des hommes politiques.

C'est ainsi que nous allons étudier d'abord l'impact des moyens de transport dans l'organisation spatiale de la commune de Foundiougne.

Ensuite, les différents types de déplacements et l'organisation de l'offre mise en place.

Enfin, les enjeux et contraintes du système de transport et les perspectives pour une mobilité améliorée dans cette localité.

I.PROBLEMATIQUE

1. Contexte

Depuis quelques années, les pays du tiers-monde sont entrés dans une phase d'urbanisation de plus en plus importante. En effet, sous l'effet combiné de la migration rurale et l'accroissement naturel, la population des villes du tiers-monde augmente de manière exponentielle. Cette explosion urbaine a entraîné le phénomène de la macrocéphalie dans les pays comme le Sénégal, le Nigéria, la Côte d'Ivoire entre autres. En Afrique, La ville est apparue comme un autre mode susceptible d'apporter une réponse aux difficultés et aux frustrations vécues en milieu rural : les cycles de sécheresses persistantes des années 70, les crises de l'agriculture ; le désengagement de l'état dans les secteurs de l'agriculture et de l'industrie lié aux politiques d'ajustement structurel des années 80¹ et entre autres facteurs. En effet, l'ampleur de l'exode rural est un élément constant dans l'urbanisation au Sénégal qui est de 3,5% par an. Dans ce contexte d'urbanisation généralisée le Sénégal ne constitue pas une exception. Par rapport à la sous-région, la population urbaine représente près de 23% en 1960 à 39% en 1988 avant de se stabiliser entre 41 et 42%, taux observé en 2002 et en 2009². Les villes sénégalaises partagent évidemment la plupart des dysfonctionnements de gestion à l'urbain dans le monde et plus particulièrement en Afrique de l'ouest. Elles se caractérisent souvent par l'ampleur des problèmes pour suivre les rythmes de la croissance urbaine et par le niveau insuffisant de leurs moyens. La carence du mode de gestion urbaine s'explique par le fait que la plupart des municipalités d'Afrique de l'ouest sont davantage vues comme des instruments de prédation ou des relais politiques du parti au pouvoir que comme des cadres appropriés de promotion de développement.

Ainsi, parmi les difficultés de la ville celles du transport urbain compte parmi les prioritaires à résoudre. En effet, les transports constituent un secteur fondamental qui compte parmi des spécificités et jouent un rôle primordial dans la réalisation du millénaire pour le développement(OMD). Le transport est intégré comme un outil fondamental pour l'avenir d'un pays. Celui-ci peut se définir comme le processus par lequel se réduisent les inégalités socio-spatiales, et s'organisent les conditions de la convergence et de la réalisation de multiples projets exprimés par les sociétés sur un territoire. Les transports facilitent les échanges, la circulation des marchandises et les mouvements de la population. Ils peuvent être

¹ A partir de la fin des années 70, les institutions financières en l'occurrence la Banque Mondiale et le Fonds Monétaire Internationale vont imposer des politiques d'austérités dans la manière de gestion des affaires publiques. Ainsi une autre stratégie de développement fait place avec comme fondement les politiques d'ajustement structurel(PAS) dont l'idéologie n'est rien d'autre que le développement par le marché ou système néolibéral.

² ANSD Situation socio-économique au Sénégal, édition 2009/démographie p.29.Décembre 2010-297p.

considérés comme un instrument essentiel à la bonne marche d'un pays, voire la base de son développement, car ils constituent le support sur lequel s'organisent l'ensemble des activités socio-économiques d'une entité. De ce fait, ce secteur est étroitement lié aux autres secteurs de l'économie et influence leur évolution.

Grace à la route, les grands bassins économiques isolés les uns des autres, commencent à pouvoir communiquer entre eux en amorçant le processus d'intégration de l'économie africaine. « Les routes acheminent 80 à 90% des voyageurs et des marchandises en Afrique et représentent le moyen le plus utilisé pour l'accès dans la plupart des communautés rurales » (I.G.HEGGIE, 1997). Elle fait l'objet de multiples politiques en matière de développement à travers les différents pays. « Les services chargés d'aménager le territoire prêtent la plus grande attention aux réseaux existants ou aux compléments à leur apporter, les principaux axes d'un système de transport fournissent les directions le long desquelles le peuplement et les activités humaines s'intensifient, les espaces intermédiaires tendent à être délaissés » (M.Wolkowitstch, 1973).

Cette tendance a un grand impact sur le secteur des transports en ce sens qu'elle exerce une forte pression sur la demande et l'offre de transport. Alors que la population urbaine augmente rapidement, il semble que l'augmentation du parc automobile et des moyens de transport adéquats ne suivent pas le même rythme. Les pressions qui s'exercent sur les transports urbains posent aux municipalités de véritables problèmes d'aménagement de sites, d'accidents et de pollution. L'offre de transport est aujourd'hui dépassée quantitativement, qualitativement et sur le plan organisationnel, laissant du coup la porte ouverte à une activité « clandestine » qui accroît les encombrements et l'insécurité routière. Sur cet angle, la ville de Foundiougne n'échappe pas aux effets néfastes du processus d'urbanisation sur les déplacements des populations. Dans cette ville, comme dans la plupart des villes sénégalaises, on assiste de plus en plus à une défaillance du système des transports.

Foundiougne est une commune du département du même nom et faisant partie de la région de Fatick. La commune est limitée au sud par la commune de Soum, au nord par la commune de Fatick, à l'est par la commune de Passy et à l'ouest par l'océan atlantique.

La commune de Foundiougne est une presqu'île à 60 kilomètres de Kaolack et à 22 kilomètres de Fatick. La commune de Foundiougne comprend deux grands quartiers (nord et sud) et chacun des deux quartiers dispose de sous quartiers. En 2005, selon l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD), la commune de Foundiougne comptait 6566 habitants dont 3243 hommes et 3322 femmes. Aujourd'hui sa population est estimée à environ 6822 habitants. L'agriculture, l'élevage, la pêche sont les principales activités de la commune.

L'agriculture est particulièrement spécialisée dans le secteur maraîcher et fruitier. La pêche y joue un rôle primordial dans l'économie communale puisqu'elle draine 30% des emplois.

Sa position géographique et ses atouts environnementaux font que le tourisme et l'artisanat y sont non négligeables. Néanmoins, l'accessibilité reste l'un des principaux obstacles de la commune.

A Foundiougne, commune située aux portes des îles du Saloum dans la région de Fatick entrave de grands problèmes. Il s'agit entre autre du manque de moyens financiers, le chômage, le mauvais état et la dégradation constante du parc immobilier et mobilier, des services et des infrastructures.

La commune de Foundiougne s'est souvent révélée inefficace pour satisfaire des besoins en matière d'emploi, de sécurité, de santé publique et plus particulièrement pour ce qui est des déplacements et le développement du réseau routier et leur impact.

De nos jours, pendant que la maîtrise de la contrainte spatiale par le système de transport devient de plus en plus une difficulté mais aussi une nécessité pour la plupart des villes sénégalaises, nous observons parallèlement que les contraintes aux déplacements continuent toujours de s'amplifier dans la commune. Le secteur du transport se caractérise par un manque d'opérations, ses services totalement anarchiques, ses tarifs aléatoires, des conducteurs peu ou mal formés, l'insécurité dans le transport des deux roues « Djakarta » et des charrettes, bousculade et dégradation des réseaux routiers.

Par ailleurs, la mobilité quotidienne des personnes et la circulation des biens dans la commune de Foundiougne sont essentiellement conditionnées par la structure urbaine de la ville, la qualité de son réseau routier, ses infrastructures et ses équipements d'où la nécessité de disposer des moyens adéquats de transport. Mais, il faut dire que malgré les efforts consentis par les pouvoirs exercés, la mobilité urbaine est confrontée à de nombreuses difficultés.

A Foundiougne le transport urbain est assuré par les charrettes et les moto-Djakarta qui ont fait l'affaire des populations et ont facilité leurs déplacements dans la commune de Foundiougne. Ce qui fait à Foundiougne, il est impossible de circuler sans les vélos-taxis et les charrettes qui s'ajoutent au charme pittoresque de cette ville au passé chargé de symboles. Les moto-Djakarta satisfaisant une partie importante des besoins de transport mais surtout une réponse locale à la crise économique. C'est dans ce contexte que s'inscrit ce transport artisanal³ dont l'expansion atteint aujourd'hui la quasi-totalité du bassin arachidier et tend à s'imposer rapidement. Ainsi, ce phénomène a pris naissance dans la ville de Kaolack »dès les

³ Godard.X, 2009, colloque internationale environnement et transports dans des contextes différents, Ghardaïa, Algerie, ENP. , éd ; Alger, p134 ;

années 30, à l'initiative des commerçants de la ville qui achetaient de vieux cadres de vélo, les réparaient et les mettaient en location » ⁴ avant de se répandre en doigt de gang : cette diffusion n'a pas épargné la commune de foundiougne. Ce mode de transport est caractérisé par une insuffisance organisationnelle totalement anarchique. Ils sont à l'origine de nombreux cas d'accidents et d'insécurité routière. En plus, ils ne disposent d'aucune pièce affairant à la conduite de leur véhicule : pas de police d'assurance encore moins un permis de conduire .On assiste à la violation élémentaire obligatoire au niveau des intersections, non-respect des sens interdits et des feux de signalisation. En plus des moto-Djakarta il y a un autre système de transport dans la commune de Foundiougne appelé le transport hippomobile qui est l'utilisation des chevaux comme force de traction des véhicules. Ce moyen de transport n'est pas fortement pratiqué dans la commune. Il est devenu un moyen de transport comme les autres à l'instar des camions, dans le transport des marchandises et des matériaux divers d'un quartier à un autre mais aussi pour le déplacement des personnes. Du côté social, le transport hippomobile présente des avantages car ces charrettes sont favorables à l'environnement car ils ne sont pas générateurs de pollution .Ils contribuent à l'économie de l'énergie et assurent tant bien que mal le transport des personnes et des marchandises. En plus de ces moyens de transport constatés, on note le transport fluviomaritime assuré par des pirogues qui relient Foundiougne aux nombreuses îles du Saloum. Il y a aussi le bac de foundiougne qui assure la traversée de la rivière Saloum entre Foundiougne et Nahonga. Il reste une plateforme essentielle pour la mobilité locale, l'approvisionnement de la ville de Foundiougne et de son arrière-pays(les villages environnants).

2. Justification

La satisfaction des besoins d'ordre économiques, socioprofessionnels et sociologiques sont les raisons qui poussent la population à vouloir se déplacer constamment. En tant que géographe, nous devons cerner ce qu'un mauvais aménagement de l'espace peut poser comme problème à la mobilité quotidienne.

La mobilité et le transport dans la commune de Foundiougne connaît beaucoup de difficultés du fait de la mauvaise qualité des routes, de l'insuffisance des moyens de déplacements, de la faiblesse du niveau de vie économique etc. Le réseau routier de la commune est constitué de routes défoncées, non entretenues, rendant les déplacements quasi impossibles. Pour ce faire, certaines questions méritent des réponses.

⁴ Morice.A, 1981, transports « informels » pour les villes moyennes, in transport en sursis Document tiers monde numero13 Mars 1981 ;

- Comment se manifestent les déplacements quotidiens de la population dans la commune de Foundiougne ?
- Quels sont les différents composants de l'offre et de la demande de transport dans la commune de Foundiougne ?
- Quelles sont les enjeux et contraintes de la demande et de l'offre de transport dans la commune de Foundiougne ?

3. Objectifs de la recherche

3.1. Objectif général

Le principal objectif de notre travail d'étude et de recherche est d'étudier le système de déplacement et de transport des populations dans la commune de Foundiougne en vue de ressortir les différentes contraintes auxquelles il fait face.

3.2. Objectifs spécifiques

- Montrer l'impact des moyens de transport sur l'organisation spatiale de la commune de Foundiougne.
- Etudier les facteurs de la mobilité quotidienne des Foundiougnois à travers l'offre et la demande de transport.
- Déterminer les enjeux et les contraintes liées au transport dans la commune de Foundiougne.

4. Hypothèses

L'analyse des questions de la mobilité et du transport dans la commune de Foundiougne nous permettent de dégager un certain nombre d'hypothèses qui nous aiderons à apporter une réponse aux multiples questions posées.

- Les déplacements quotidiens sont fonctions du déséquilibre économique, administratif, spatial, social, culturel, et démographique.
- L'insuffisance des moyens de transport et le mauvais état des routes, de même que la pauvreté persistante ont une influence directe sur les déplacements des populations.
- Le système de transport dans la commune de Foundiougne fait face à un certain nombre de contraintes qui sont d'ordre économiques, politiques, sociales et naturelles.

5. Etat de l'art

La littérature relative aux études sur le transport est abondante et variée. En effet, parmi les documents consultés nous avons retenu trois thématiques à savoir transport-mobilité ; transport-développement-local ; et transport et urbanisation.

- Le premier groupe thématique aborde le transport en rapport avec la mobilité.

Ainsi **Wolkowitsch . M (1973)** a montré dans « géographie des transports » que par rapport à l'objet de la géographie qu'est l'espace, l'objet de la géographie des transports doit être la reconnaissance des systèmes de transport en réponse aux besoins de déplacements des hommes et de leurs marchandises dans un espace donné qui peut être la ville- la région- le continent.

Par ailleurs, il s'est intéressé au domaine de la circulation, les liens entre les systèmes de transport et l'organisation de l'espace et de la vie. La différenciation qu'il a fait entre les domaines et qui repose sur le nombre des techniques utilisés, la densité propre de chaque réseau, leur aptitude économique qui se confond avec leur débit nous a permis de camper notre thème dans le domaine caractérisé par l'inexistence de réseaux lâches, peu nombreux et offrant exceptionnellement des techniques progressives contrairement au domaine de fortes densités caractérisées par la perfection des équipements. Dans cette même lancée **Michelle Goussot (1998)** dans son ouvrage « les transports dans le monde » montre que l'étude du transport dans le monde intéresse tout à chacun à l'heure de la mondialisation des économies et d'une mobilité accrue. Il analyse par la suite les grandes mutations passées et actuelles des transports dans le monde en présentant les perspectives à venir. Un aspect important de l'ouvrage est consacré au transport urbain dans les pays du tiers monde où l'auteur met l'accent sur le sous équipement et la croissance démographique qui engendrent de nouveaux problèmes de circulation dans la plupart de ces pays. Au-delà de tous ces aspects, ceux relatifs à la réalisation de travail entre les principaux acteurs du transport ne sont pas relevés et le cadre du transport informel dans le monde n'est pas assez approfondi.

Dans cette même optique aussi **Jean Ritter(1971)** dans cet ouvrage « géographie des transports » aborde dans le même sens mais se focalise trop sur la ville par ces moyens et infrastructures de transport. C'est ainsi qu'il aborde que « la maîtrise de la croissance des grandes villes suppose une politique de transports urbains et suburbains avec les parties de l'urbanisation adaptée, tant pour les remodelages où il faut assurer une circulation quasi fluide que possible en moyens(...) en banlieue qui sont orientés par le plan du transport. **Merlin .P (1984)**, dans son ouvrage « la planification des transports » a indiqué qu'il est clair que les transports sont aussi importants dans la ville d'aujourd'hui que dans la ville de demain.

Il insiste à ce propos sur le fait que les problèmes du transport restent au cœur de la planification urbaine. C'est ainsi que **Ndiaye.I (2002)**, nous confie que la mauvaise planification urbaine caractérisé par la forte concentration des équipements au centre-ville est la cause des problèmes liés au moyen de déplacement des populations. Il soutient que les accidents à Dakar sont liés à l'impraticabilité des routes, à la vétusté du parc, au non-respect des règles de conduite et à l'indiscipline notoire des usagers.

Quant à **Godard.X (1994)**, aborde l'organisation des transports dans les villes en développement. En se basant sur des exemples concrets des villes du sud, il revient sur le développement en matière de transport; un développement soutenable emprunté aux anglo-saxons qui parlent de « sustainable » Pour l'auteur, on ne peut pas parler de durabilité que si l'on intègre certains principes (non coûteux ; simple ; pérenne ; auto reproductible; équitable socialement acceptable) qui combinés s'appliquent aux divers modes de transport.

Selon **Aydalet.P (1985)**, la qualité du service du transport est essentielle dans la mesure où elle fait appel à de nombreux paramètres tels que la durée du trajet, la durée d'attente, la nécessité ou non de changer de mode, le confort ainsi que la sécurité. Suivant cette logique, l'organisation des transports est une dimension importante dans l'espace urbain.

Bourgnicourt .J(1981), dans « Transports informels dans les villes du tiers monde: les remplacer ou les promouvoir » relate que l'énorme croissance urbaine et le rythme d'accroissement des besoins font que la prestation des services publics ne suffiront pas particulièrement face à l'extrême limitation des ressources publiques disponibles. L'unique issue pour lui repose probablement dans une approche du type « self help » qui fasse un bien meilleur usage des initiatives locales. Cela invite **Godard .X(2002)** dans « Transports urbains et la ville en Afrique au sud du Sahara », à parler de la place qu'occupe le transport artisanal dans la satisfaction des besoins de mobilité pour les populations urbaines. Il renchérit en **(2006)** en mettant l'accent sur la nécessité de la mobilité aux services urbains parmi lesquels nous pouvons citer la santé, l'éducation et l'emploi dans beaucoup de villes du tiers monde.

Cusset.J.M (1995), quant à lui analyse la mobilité quotidienne et les usages des modes de transport à Ouagadougou .La particularité de cette étude résulte du fait qu'elle porte sur un mode de transport non motorisé qui est le vélo.

- S'agissant de la thématique Transport-Développement local, les études portant sur cette problématique dans les pays en développement sont particulièrement bien illustrées. La majorité de ces écrits fait état de l'ampleur du phénomène du chômage.

Ainsi **Godard.X et Teurnier.P (1992)** ont largement touché la dimension économique en montrant que les enjeux économiques du transport sont importants par les ressources qu'ils

mobilisent. Cela peut être estimé à travers les dépenses de la population pour assurer sa mobilité, les emplois ainsi que les recettes gérées par l'activité. Leur étude a bien montré les conséquences directes dans la société et surtout dans l'économie avec le gonflement du secteur informel. Allant dans le même sens, **Morice.A (1981)** « Transports informels pour les villes moyennes » et **Mbassi.E (1981)** « l'offre de transport par le secteur informel des villes du tiers monde » publiant en même temps dans transports en sursis en document tiers monde ont ajouté qu'un intérêt accru se porte sur le secteur informel qu'ils qualifient de « non structuré». Il s'agit donc d'appuyer autant que possible les économies de ces pays faiblement industrialisés sur des formes originales d'activités spontanées. Ils vont plus loin dans leur raisonnement en énumérant les moyens de transport concernant leurs études.

La Banque Mondiale(2007) a publié dans le rapport sur l'emploi que le secteur informel génère 97% des créations d'emploi au Sénégal. Cette importance du secteur informel est bien étayée dans un document d'ANDS (Agence Nationale de la Démographie et de la Statistique) qui intitulé Afrique et Développement (2008) vol. XXXIII numéro 3. Ainsi, il est montré que les activités du secteur informel sont beaucoup plus importantes pour l'économie que les activités du secteur formel en Afrique subsaharienne en se basant sur le degré d'expansion et de croissance de ce secteur. La forte implication donc des métiers de la rue dans l'économie fait partie le transport à deux roues invite ce document à établir même une relation comparative entre le formel et l'informel.

- Le troisième groupe thématique se trouve les ouvrages qui abordent la question du transport par rapport à l'urbanisation.

C'est dans ce contexte que **Patrick Bultynch (2001)** aborde l'interaction qui existe entre transport et urbanisation. Pour lui, les transformations des structures spatiales soit par extension, soit par densification du tissu urbain, modifient le volume et la répartition de la demande en déplacements. Pour ce faire, ceux qui ont des réseaux performants peuvent utiliser les véhicules motorisés, alors que dans certaines zones les transports modernes pour certaines utilisations, ne répondent pas à ses besoins. Ces derniers sont soit inexistantes, soit insuffisantes ou soit inadéquates. Dans cette même optique aussi **Garnier(J.B), 1980** aborde la relation entre urbanisation et transport. Pour lui le transport est déterminant à la vie des villes car il influe sur l'ensemble des activités. En plus de la part de leur qualité, leur efficacité, il influe sur la taille et le développement urbain «(...)» en fonction des transports utilisables, de qualité, de leur efficacité influent sur la taille et le développement, la nature et la localisation des activités urbaines etc. En effet, le transport d'un réseau de communication(...) peut être

induit par les besoins des populations déjà implantées et constituent une suivie de « l'urbanisation ».

6. Le cadre conceptuel

6.1. La mobilité

La mobilité est l'un des concepts les mieux partagés en sciences sociales et humaines telles que la géographie, la sociologie etc. La mobilité est considérée d'une manière générale comme « la potentialité qu'à la personne à se déplacer dans l'espace géographique » (dictionnaire Larousse) .Cependant, du point de vue urbain, la mobilité urbaine est « considérée comme l'ensemble des déplacements visant à réaliser des activités de la vie courante (travail, loisirs, achats, visites...) situés à une distance limitée du domicile ».Du point de vue statistique, la mobilité est le déplacement d'un endroit à un autre. Mais la définition la plus couramment utilisée correspond « au nombre de déplacements réalisés par une personne au cours d'une journée L'unité d'observation n'est plus le véhicule mais la personne » (Bonnell.P 2004) Dans le cadre des enquêtes de mobilité, on ne se limite plus aux déplacements motorisés mais on intègre l'ensemble des moyens de transport notamment la marche à pied, le transport hippomobile et d'une manière générale beaucoup plus globale les moyens alternatifs de déplacement.

6.2 .Le transport

C'est l'ensemble des moyens mis à la disposition de l'homme en vue de satisfaire ses besoins de déplacements. Ils sont naturellement le moyen de procéder à des échanges de biens, de personnes, d'infrastructures entre les territoires séparés les uns aux autres par des distances géographiques .Cattoni (.A), Veyret (Y) ,2007 .

Selon le dictionnaire de la géographie, le transport c'est « le déplacement de personnes ou de biens sur une distance et par des moyens appropriés ».Les auteurs introduisent par ailleurs la notion de circulation, « déplacement de biens immatériels : idées, capitaux, informations, données, télécommunications » comme un sous ensemble des transports », ou encore activité qui consiste à porter. Selon Brunnet(1993), c'est « l'acheminement de biens ou de personnes voire d'informations de messages et de quelques choses à travers l'espace donc d'un lieu à un autre » (p490).

6.3. Les moyens de transport

Ils ont trait aux supports utilisés pour effectuer les déplacements (bicyclettes, cyclomoteurs, voitures, charrettes etc.)

6.4. Le déplacement

Il désigne le mouvement de personnes, de marchandises, d'information d'un lieu à un autre, le fait de quitter un lieu pour se rendre à un autre lieu. Les déplacements tiennent une place essentielle dans la vie quotidienne des populations, ils représentent le moyen et la condition du fonctionnement d'une ville c'est-à-dire la possibilité pour les différentes fonctions urbaines (telle que la fonction résidentielle, économique, culturelle, de loisir etc.) de se réaliser. Le déplacement c'est l'ensemble des séquences (transports successifs, correspondances, attentes, marche à pied) qui se déroule entre un lieu d'origine et un lieu de destination. Un déplacement est caractérisé par son motif, son origine et sa destination, son horaire et sa durée, le ou les moyens de transport utilisés.

6.5. Système de transport

Le mot « système » terme du grec « systēma » qui signifie « ensemble organisé ». Un système est un complexe d'éléments en interaction. JOEL DE ROSNAY va plus loin et définit le système comme « un ensemble d'éléments en interaction dynamique, organisé en fonction d'un but ». Dans le cadre spécifique du transport, on peut définir le système de transport comme un ensemble d'éléments organisés pour permettre une bonne mobilité de personnes et des marchandises. Ces éléments sont constitués d'une manière générale par les moyens de transport qui sont les véhicules ou engins utilisés pour se déplacer entre deux points: voitures, camions, vélos, motos les infrastructures de transport constitués par « l'ensemble des aménagements destinées à la circulation des moyens de transport routes, chemin de fer, pont gares.

En dehors de ces éléments on peut aussi ajouter : l'espace qui est le réceptacle, le niveau de service offert par les modes de transport, le contexte socio –économique dans lequel se développent les personnes et les biens.

Un système est donc « un ensemble de composants en interaction concourant à un même objectif, qui est de remplir une fonction socio-économique importante c'est à dire la mobilité des biens et des personnes de la meilleure façon possible ».

6.6. La commune

Selon le dictionnaire critique des mots de la géographie de Roger Brunet, Robert ferras, Hervé Théry, la Commune se définit comme « une circonscription administrative, la plus petite du territoire français et de quelques autres pays. Les circonscriptions administratives sont des divisions du territoire national qui permettent à l'état de gérer le pays de manière efficace et égalitaire. Selon l'article 77 du code des collectivités locales sénégalais « la commune est une collectivité locale dotée d'une mairie jadis appelée (maison communale ou

hôtel de ville) .Elle regroupe les habitants du périmètre d'une même localité unis par une solidarité résultant du voisinage, désireux de traiter de leurs propres intérêts et capables de trouver des ressources nécessaires à une action qui leur soit particulière au sein de la communauté et dans le sens des intérêts de la nation ».Ce qui justifie que la commune est une petite entité du territoire pilotée et par le maire et par le conseil régional en partenariat avec d'autres acteurs(la société civile) dans le but de mobiliser toutes les ressources nécessaires dont elle dispose pour promouvoir un développement durable .

7. Méthodologie de recherche

Pour mener à bien les travaux de Recherche, notre approche méthodologique se fera en trois phases: la recherche documentaire, la collecte des données et le traitement et l'analyse des données.

7.1. La recherche documentaire

Cette partie constitue notre base d'étude et son objectif consiste à élaborer une bibliographie adaptée pour définir la problématique de notre recherche. Elle est déterminante dans un travail de recherche scientifique et la richesse de l'information est un élément indispensable. Ainsi, pour aller à la recherche de l'information, nous avons fréquenté beaucoup de bibliothèques, de centres de recherche, de formation et de documentation. Il s'agit principalement de la Bibliothèque Universitaire de Dakar(BU), de la bibliothèque centrale de l'ESEA (Ecole Supérieure d'Economie Appliquée), de la Bibliothèque du Département de Géographie, de la Bibliothèque d'Enda tiers- monde, de la Bibliothèque de l'Agence Nationale de la Démographie et de la Statistique(ANDS).Les documents consultés peuvent être classés en trois catégories

La première est constituée par les ouvrages. Ils ont surtout été consultés au niveau de la bibliothèque centrale de l'université et de l'ESEA.

La deuxième est constituée par les travaux scientifiques (thèses et mémoires) qui ont été aussi d'un apport important et sont disponibles à la BU.

Et enfin la troisième catégorie est constituée par les revues, les journaux, les rapports et aussi l'internet dans www.google.fr Cette rubrique nous a fourni beaucoup d'informations concernant notre thème.

7.2 .La collecte des données

▪ L'échantillonnage

L'enquête par sondage a été utilisée car toute la population de foundiougne ne peut pas être enquêtée pour vérifier nos hypothèses. L'enquête par sondage consiste donc à prendre une partie de cette population (échantillon) la soumettre à des enquêtes et ensuite généraliser les résultats sur la population totale.

- ❖ Pour les usagers, l'enquête par sondage va porter sur les deux quartiers nord et sud avec chacun ses sous quartiers. Pour le quartier nord, la population est de 2535 habitants et pour le quartier sud 2500 habitants, ainsi l'enquête par sondage consiste à prendre le 1/30 des usagers. De ce fait, dans la détermination de l'échantillon, la technique utilisée est celle probabiliste, c'est-à-dire le choix des 168 usagers enquêtés n'a été guidé que par le hasard. Ceci nous a, sans nul doute, permis de questionner une population variée selon l'âge, la situation matrimoniale, la profession, le lieu d'occupation et les moyens de déplacements les plus prisés par la population.

Tableau 1:Echantillonnage pour les usagers

Cibles	Population(2002)	Pourcentage	Echantillon
Quartier nord	2537	50%	1269
Quartier sud	2500	50%	1250
Total	5037	100%	2519

- ❖ Dans la commune de foundiougne, le transport urbain est assuré par les moto-Djakarta et les charrettes et vu que leur nombre n'est pas aussi déterminant donc tous les conducteurs ont été enquêtés. C'est ce qui fait un échantillonnage de 100% c'est-à-dire enquêter tous les 23 conducteurs de charrettes et les 98 conducteurs de moto-Djakarta.

Tableau 2:Echantillonnage pour les conducteurs

Cibles	Nombre total de conducteurs	Pourcentage	Echantillonnage
Conducteurs de moto-Djakarta	98	100%	98
Conducteurs de charrettes	23	100%	23
Total	121	100%	121

- **Les questionnaires** : formulés pour répondre aux objectifs de l'étude, deux types de questionnaires ont été élaborés

Un questionnaire destiné aux usagers visant à déterminer leurs motifs de déplacement, leur revenu mensuel, les moyens de transports utilisés et les facteurs expliquant le choix de ces moyens de transport et leurs perceptions sur ces moyens de transport ont été prise en compte.

Un questionnaire administré aux conducteurs visant à connaître leur statut, leur niveau d'instruction, leur origine, leur gain journalier, leurs conditions de travail et les difficultés rencontrées.

- **Les entretiens**

Pour les entretiens, un guide d'entretien a été administré au niveau de la mairie pour savoir la relation qui existe entre les conducteurs et elle mais aussi pour connaître s'ils sont en règle dans le versement des recettes fiscales. Un autre a été administré auprès de la police pour mesurer l'implication des conducteurs dans le cadre des accidents de la circulation. Un autre a été administré au niveau des sapeurs-pompiers.

- **L'observation**

«Au commencement de tout, il doit y avoir observation car c'est la seule méthode scientifique fiable» affirme BASTIE. J et DEZERT. B, l'espace urbain(1990) p25.L'observation permet de remarquer ou de constater ce qui se passe sur le terrain. Ainsi dans la commune de Foundiougne, le transport urbain est confronté à un certain nombre de problèmes.

7.3. Traitement et analyse des données

Après le travail de recherche, il sera question de traiter les informations recueillies sur la base des questionnaires et du guide d'entretien. Le questionnaire et le dépouillement ont été faits par le logiciel Sphinx².Le logiciel Excel a été utilisé pour faire ressortir les tableaux, graphiques et diagrammes. Le logiciel World a été utilisé pour la rédaction du mémoire.

✓ **Les difficultés de la recherche**

Comme tout travail de recherche, les principales difficultés étaient :

- L'absence de documents spécifiques à notre zone d'étude. Il a fallu visiter beaucoup de centres et consulter plusieurs sites informatiques pour collecter le peu d'informations y afférant.
- le recours à l'information au niveau de certaines structures de la localité a été très difficile.
- La réticence de certains usagers et conducteurs à répondre à certaines questions.

7.4. Plan de rédaction

Dans la première partie, il sera question de faire la situation géographique de la commune de Foundiougne et de déterminer ses caractéristiques physiques, humaines et socio-économiques.

La deuxième partie abordera les caractéristiques de l'offre et de la demande de transport dans la commune de foundiougne et son organisation.

Et la troisième partie concernera les enjeux et les contraintes auxquelles il est confronté et les perspectives pour une mobilité améliorée à Foundiougne.

PREMIERE PARTIE:

**SITUATION GEOGRAPHIQUE ET CARACTERISTIQUES DE LA COMMUNE
DE FOUNDIOUGNE : IMPACT SUR L'ORGANISATION DU TRANSPORT**

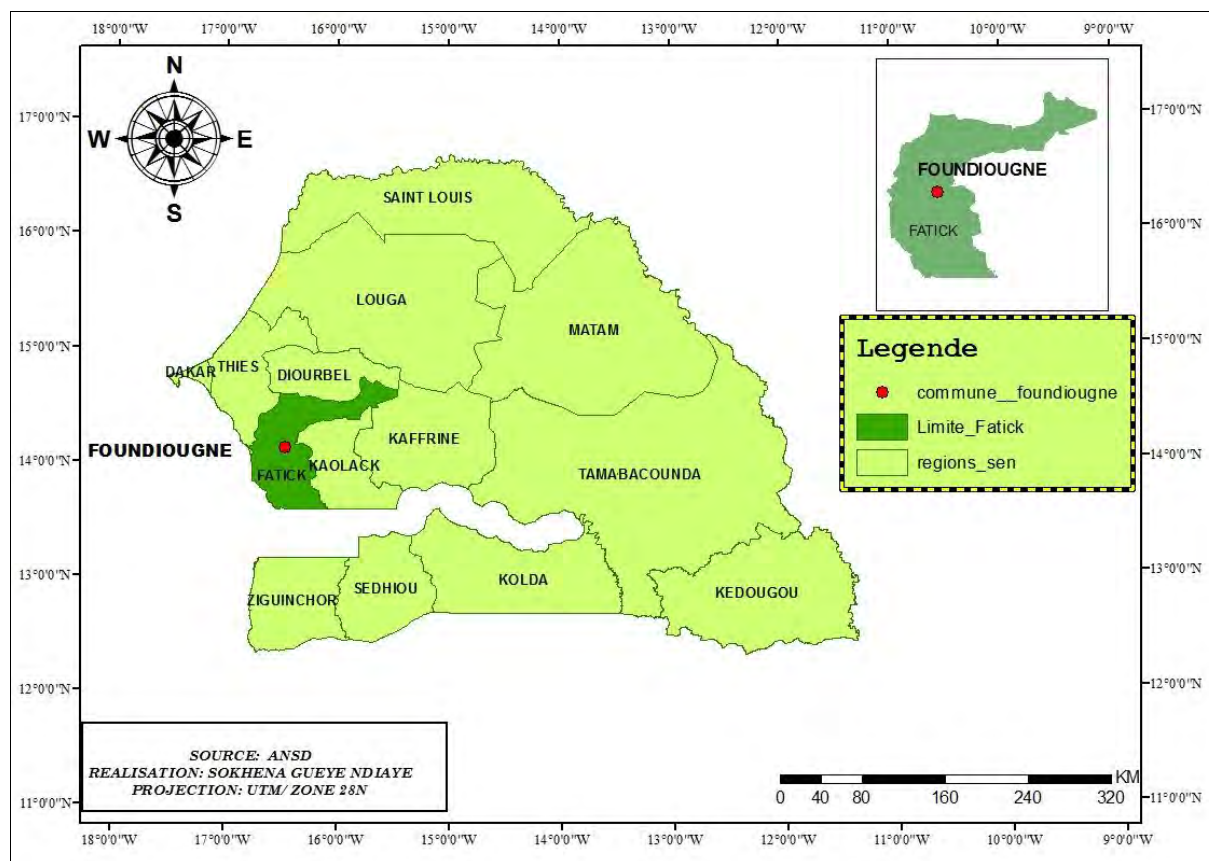
INTRODUCTION PARTIELLE

Dans toute étude, pour mieux cerner le thème de recherche, il faut d'abord connaître le lieu où se déroule cette étude. Dans cette perspective, une connaissance des caractéristiques physiques, démographiques, socio-économiques de ce lieu est nécessaire. Dans cette première partie, seront abordés successivement la situation géographique, la démographie, l'économie et les équipements de cette ville et leur influence ou impact sur les conditions de mobilité.

CHAPITRE1 : SITUATION GEOGRAPHIQUE ET CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DE LA COMMUNE DE FOUNDIOUGNE

1. Situation géographique de la commune de foundiougne

CARTE DU SENEGAL : LOCALISATION DE LA COMMUNE DE FOUNDIOUGNE



Carte 1:localisation de la commune de Foundiougne

Source : ANDS 2014

La commune de Foundiougne, chef-lieu du département du même nom a été créé le 31 décembre 1917 par arrêté du Gouvernement Général de l'Afrique Occidentale Française (AOF). Elle fut un grand comptoir commercial avec un rôle de premier plan dans l'ex-région du sine Saloum dont elle fût la capitale administrative. La commune avait joué ce rôle grâce à sa position stratégique sur le fleuve Saloum qui était une voie maritime très utilisée par le système économique colonial. Foundiougne est située à environ 125 km de Dakar par la route nationale numéro1, la route au sud de Fatick et de Kaolack .A la sortie de la ville, on emprunte sur un court tronçon la transgambienne (numéro4), puis la nationale 5 qui mène à Passy où la route est en très mauvais état. Elle est située au centre de la région de Fatick à environ 24 km au sud de la commune de Fatick, à 32 km au nord de Passy et à 57 km de Kaolack.

Elle se localise précisément en bordure du fleuve Saloum sur sa rive droite entre les isohyètes 900 et 1000mm .La ville est bâtie sur des tannes, des sols halomorphes inondables, d'une végétation jadis abordée par la mangrove avec un tapis herbacé.

2. Caractéristiques physiques du milieu

La commune de Foundiougne présente les mêmes caractéristiques physiques que Fatick sa région administrative

2.1. Reliefs et sols

La topographie constitue en fait un élément important dans la configuration du réseau routier sur un territoire. Elle facilite l'accessibilité et l'enclavement d'un territoire donné. Sur cet angle, le relief de la ville de Foundiougne présente des allures aplanies et aplaties .Il est marqué par la présence de vasières correspondant au Nouakchotien.

Le fleuve Saloum se termine dans ces bas pays par des grandes rias. Des lacs de chenaux de marée sillonnent les vasières et recourent des restes de cordons littoraux. Sur ces anciennes vasières, les sels remontent à la surface et forment des efflorescences, les terrains généralement dénudés sont appelés tannes .Ils sont bordés par des dunes ogoliennes très aplaties. Ce type de relief est favorable à la construction d'infrastructures de transport dans la mesure où il influe sur le choix et la configuration du réseau routier. Par contre, il influe aussi sur la dégradation de ce même réseau.

Dans la commune de foundiougne, les sols les plus répandus sont :

Les sols salés acidifiés ou « tannes » de la mangrove à l'embouchure des anciens golfs et qui s'étendent sur une superficie de 73.500ha .Ces sols halomorphes présentent un aspect bifacial : c'est-à-dire à certains endroits, ils sont couverts de végétation qui constitue des tannes fixes et à d'autres endroits ils sont nus avec des cristaux de sels à la surface constituant les tannes vifs.

Les sols dits Deck ou sols ferrugineux tropicaux non lessivés sont identiques au modèle du quaternaire. C'est le résultat de l'action de l'érosion éolienne et hydrique (ruissellement) .Ils contiennent une forte proportion de sables fins, de limon et une teneur en argile élevée. Très riche en matières organiques, leur texture fine leur confère une grande capacité de rétention d'eau.

Les terres de mangroves qui sont localisées en grande partie dans les estuaires et les îles et le reste constituent des terrasses sablonneuses bariolées accumulant en profondeur du fer.

En effet, ces différents types de sols peuvent constituer un obstacle à la mobilité. Par exemple les sols sablo-argileux retiennent souvent l'eau de pluie constituant de flaques d'eau durant l'hivernage. Ces flaques gênent de façon considérable la mobilité des moyens intermédiaires

de transport (deux roues, charrettes) qui assurent l'essentiel du transport urbain entre les différents quartiers de la ville. Il faut également noter que les sols ferrugineux tropicaux « Dior » sont très sablonneuses surtout en saison sèche et sont naturellement impraticables sauf par la traction animale et les moto-Djakarta. De plus, la latérite n'est pas de bonne qualité pour permettre le bouchage des tronçons routiers en dégradation. L'absence de carrière de latérite de bonne qualité dans la commune de Foundiougne rend l'entretien du réseau non revêtu.

2.2. Climat et végétation

La commune de foundiougne se caractérise par un climat de type soudano sahélien avec une pluviométrie variant entre 900 et 1000mm répartie en soixante(60) jours de pluies. Les pics de température sont constatés en janvier avec 16° et en mai avec 35 C ; ce qui permet de définir une moyenne annuelle d'environ 25°C. Les vents dominants sont l'alizé maritime qui crée un microclimat qui contraste avec les éventuelles augmentations de températures les jours ensoleillés (moyenne 9heures) dues à la présence de la salinité ; l'alizé continental chaud et sec .Nous avons aussi la présence de la mousson en provenance du sud-ouest et qui est porteuse de pluies. C'est la mangrove qui caractérise la typologie de la savane herbeuse et arbustive. Il faut noter que la végétation si luxuriante et si épaisse a laissé la place depuis les années de sécheresse jusqu'à nos jours à de grands espaces vides et jaunâtres.

Mais actuellement, on constate un effort de reboisement avec un taux de 30% et à cela s'ajoute une recrudescence des pluies hivernales qui redonnent espoir quant à la reprise et la revitalisation du couvert végétal ainsi de l'écosystème.

Le climat constitue la cause aggravante des dégradations routières. A la fin de l'hivernage, on observe généralement une aggravation des dégradations avec des nids de poule, des fissures, des orniérages qui s'accroissent. Les précipitations sont parfois à l'origine de la coupure de certaines routes car, le réseau d'assainissement est faible voire même nul. De la même manière, le revêtement bitumeux des chaussées est sensible à l'ensoleillement. Les températures souvent élevées accentuent les phénomènes d'orniérages et d'affaiblissement de la chaussée qui, sous l'effet des autres facteurs tel que le trafic lourd et les surcharges, atteint un niveau de dégradation très élevé.

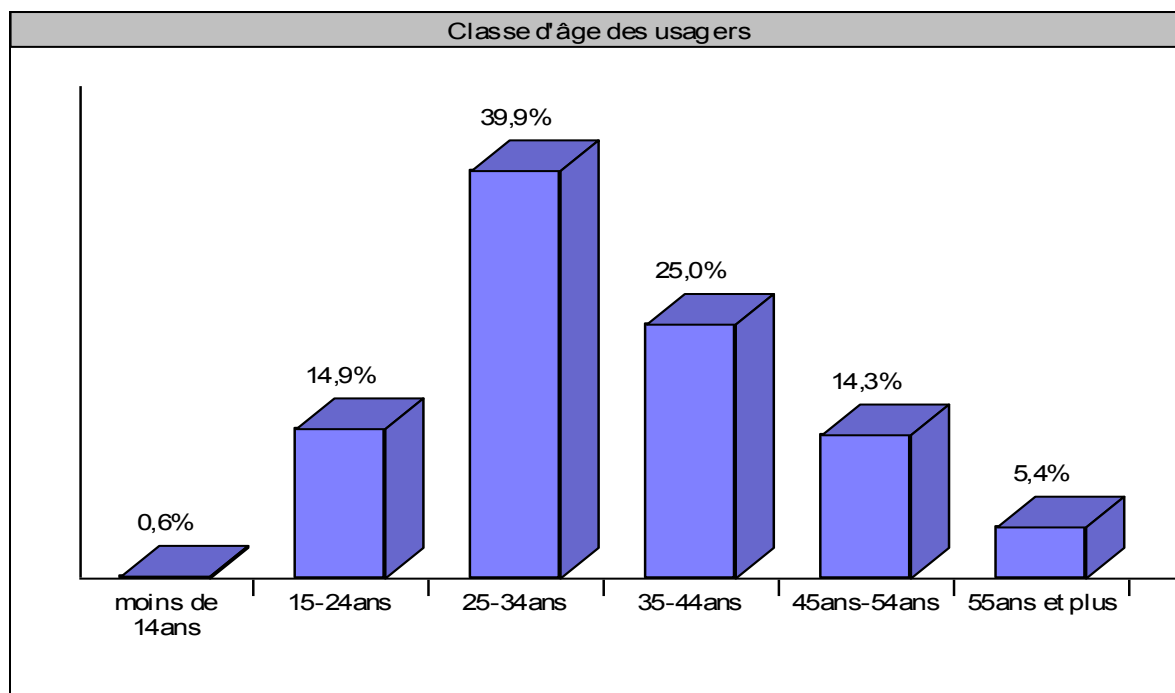
CHAPITRE 2: ASPECTS DEMOGRAPHIQUES, SPATIAUX ET POTENCIAUX ECONOMIQUES

2.1. Aspects démographiques

Avec une superficie de 143ha, la commune de Foundiougne compte une population estimée à 6822 habitants par le Recensement Général de la Population de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Elevage (RGPHAE) de 2013. Cette population est inégalement répartie suivant les quartiers. Lors des recensements de 1988 et 2002, la ville comptait respectivement 3354 et 5037 habitants. On dénombrait alors 528 concessions et 656 ménages. Les projections officielles conduisent à prévoir 5610 habitants en 2007 et 6710 habitants en 2015. La population est composée de sérères (50%), de wolofs (30%), de peuls (15%), de bambara, manding et autres (5%). La religion musulmane est majoritaire avec 92,2% et la religion catholique environ 4,6%. La structure de la population Foundiougnoise comme partout ailleurs, dans les pays en voie de développement est caractérisée par une prédominance des jeunes et des femmes.

2.1.1. Structure de la population par âge

A l'instar de la population du Sénégal, la population de la commune de Foundiougne est majoritairement composée de jeunes.



Graphique 1: Répartition de la population par groupe d'âge

Source: enquête de terrain, août 2014

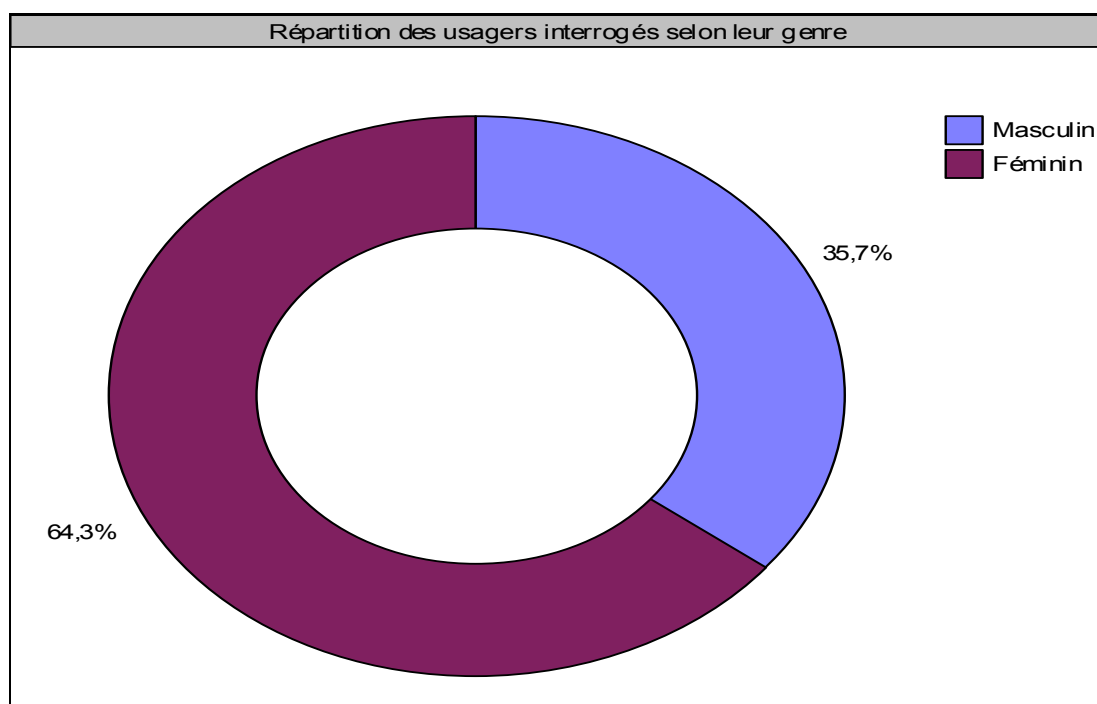
Elle est dominée par les tranches d'âge 15 à 34ans soit 54,8%(14,9+39,9%) des usagers. Ainsi, les moins de 14ans constituent 0,6% et les 55ans et plus représentent 5,4% de la

population communale. On note aussi la présence des 35-44ans (25,0%), des 45-54ans qui représentent 14,3% de notre échantillon.

Cette population constituée pour la majorité de jeunes se déplace tous les jours et ces derniers nécessitent des moyens de transport comme la marche, les charrettes et les moto-Djakarta qu'ils jugent plus accessibles et plus rapides.

2.1.2. Répartition des usagers interrogés

Au plan de la structure de la population, la répartition des usagers interrogés donne 64,3% pour les femmes contre 35,7% pour les hommes.



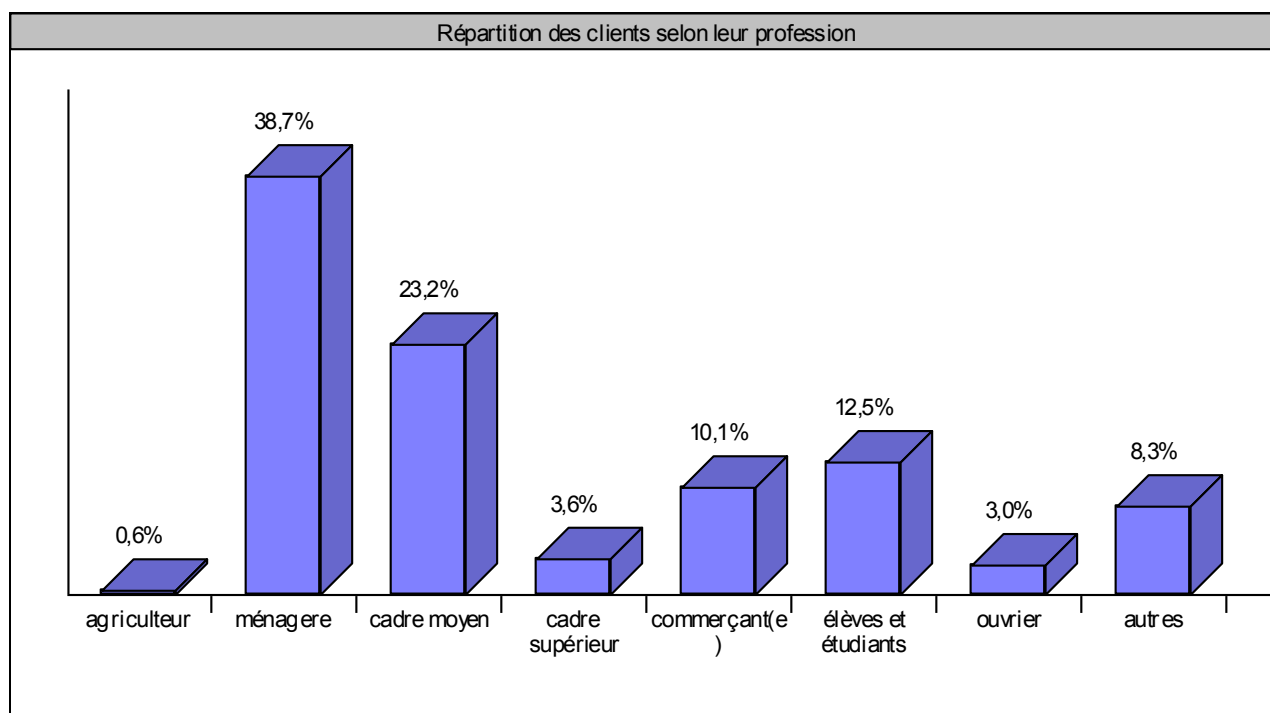
Graphique 2: répartition des usagers interrogés selon leur genre

Source: enquête terrain, août 2014

La prédominance du taux de la féminité par rapport à celui de la masculinité s'explique par le fait que la population féminine est très mobile. Cette mobilité est sous-tendue par des visites de sociabilité, des cérémonies, des organisations sociales etc. En effet, les femmes effectuent beaucoup de déplacements. A Foundiougne, le marché se fait quotidiennement, et pour préparer le repas les femmes sont obligées d'aller chaque jour au marché pour faire leurs achats. Ce qui fait qu'elles éprouvent un grand besoin de transport. Elles utilisent pour la plupart d'entre elles la marche, ou bien soit les moto-Djakarta ou les charrettes qui assurent le transport urbain dans la commune de foundiougne.

2.1.3. Caractéristiques socio-professionnelles de la population

L'analyse des caractéristiques socioprofessionnelles des personnes interrogées révèle que la population de Foundiougne est majoritairement composée de ménagères, de cadres moyens et supérieurs, d'élèves et d'étudiants, de commerçants(es), des autres professions englobant les retraités, les pêcheurs, les éleveurs etc. D'ouvriers et d'agriculteurs.



Graphique 3: Répartition des clients selon la profession

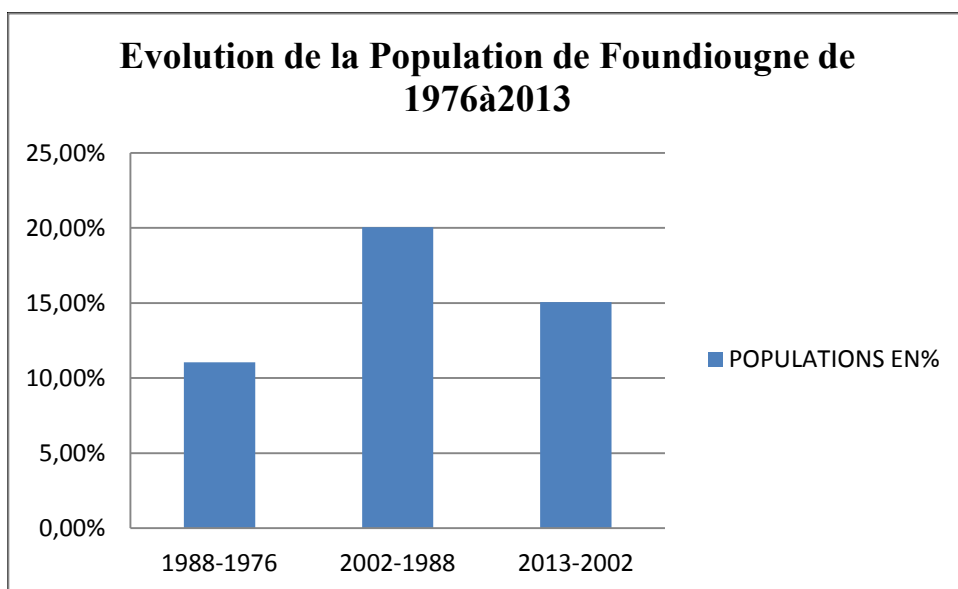
Source : enquête de terrain, août 2014

La prédominance des ménagères s'explique par le fait que les femmes se déplacent régulièrement dans la commune de foundiougne et utilisent des moyens de transport comme la marche à pied, les moto-Djakarta, les charrettes. Elles représentent 38,7% des clients et elles sont pour la plupart des femmes au foyer. Les cadres moyens et supérieurs constitués par les agents de l'état occupent une place importante aussi avec 26,8% des personnes interrogées. Chaque jour les enseignants quittent foundiougne ville pour se rendre dans les villages environnants et ceci nécessite un moyen de transport et les moto- Djakarta constituent les moyens les plus rapides et les plus accessibles pour ces usagers. Les élèves et étudiants avec 12,5% ne sont pas en reste aussi. A cela s'ajoute aussi les commerçants(es) car ces derniers pour se rendre dans leur lieu d'occupation utilisent la marche, les mototaxis ou la charrette comme moyen de déplacement. Les autres professions 8,3%, les ouvriers 0,3% occupent une place moins importante dans le transport à foundiougne. Les agriculteurs avec 0,6% utilisent souvent les charrettes comme moyen de transport car ces dernières grâce à

leur capacité de charge et d'adaptation jouent un rôle important pour la réalisation des déplacements.

2.2. Evolution de la population

Comptoir important de l'Afrique Occidentale Française(AOF), la population de foundiougne dépassait 20000 habitants dans les années 1930.C'était l'époque de la prospérité durant laquelle elle faisait penser aux villes maritimes de la métropole comme Marseille et le Havre dont les ports grouillaient de monde. Cette image a été ternie avec la décolonisation qui a stoppé le développement de la majeure partie des activités commerciales. La population actuelle doit être mise en perspective avec celle de 1976(2689habitans) et de 1988(3354habitans).



Graphique 4:Evolution de la population de la commune de Foundiougne de 1976à2013

Source : ANDS 2014

L'analyse du graphique de l'évolution de la population de la commune de Foundiougne de 1976 à 2013 montre que le taux de croissance annuelle moyenne de la population est passé de 11,05%, à 20,05% et à 15,05%.De 1976 à 1988 la population de la commune de Foundiougne est de 11,05%; de 1988 à 2002 on note un ajout de 9% de la population. Cette situation peut s'expliquer par la combinaison de plusieurs facteurs. Foundiougne est une ville touristique, en plus la pêche constitue la principale activité de cette ville qui attire beaucoup de migrants venant de différents pays. De 2002 à 2013, une baisse de 5% de la population a été observée. Ceci est le fait que beaucoup de personnes quittent la ville à la direction des grandes villes pour la recherche de meilleures activités génératrices de revenus. En effet, toutes les activités au niveau de la ville implique la mobilité, qu'il s'agisse du travail, des achats ou des loisirs, des études. La création d'équipements de transport ne progresse pas au rythme qu'exigeraient

la croissance numérique de la population et l'extension spatiale de la ville. Ceci nécessite aussi une véritable politique d'urbanisme de la part des autorités afin de répondre à ces nouveaux demandeurs de parcelles.

Selon le recensement général de la population de l'habitat, de l'agriculture et de l'élevage (RGPHAE) 2013, la commune de Foundiougne compte 6822 habitants répartis en deux quartiers à savoir les quartiers nord et sud Le tableau suivant nous donne une idée de cette répartition.

Tableau 3: Répartition de la population de la commune de Foundiougne en 2013

Quartiers	Populations
Quartier Nord	3436
Quartier Sud	3386
Total	6822

Source : ANDS-RGPH(2013)

Il ressort du tableau que la supériorité numérique est en faveur du quartier nord qui a une population de 3436 habitants que celui du sud avec 3386 habitants. Ceci s'explique par le fait que le quartier nord est à la fois le domaine des activités économiques, de quelques services administratifs et une zone d'extension de la commune plus précisément le sous quartier thiaméne.

2.3. L'organisation spatiale de la ville

L'organisation spatiale de la ville repose sur les caractéristiques du site urbain et de son environnement proche, la distribution géographique des quartiers sur le périmètre communal, l'extension spatiale ainsi que la fonction de la ville.

2.3.1. Caractéristiques du site urbain et de son environnement proche

La ville de Foundiougne est relativement isolée de la partie nord de la région (Fatick, etc.) à cause du barrage naturel de lagune Saloum. Par contre, dans sa partie sud (vers Touba couta, Sokone, etc.), son accès est totalement assuré par la route de Passy. L'enclavement de la ville par rapport à l'arrière-pays est illustré par les voies d'accès limités et difficiles :

- ✓ Accès par voie maritime au moyen d'un bac plutôt d'un portique mis à la disposition par l'armée nationale dont la traversée se fait toutes les trente(30) minutes.
- ✓ Accès par voie routière à partir de l'axe Passy-foundiougne après avoir traversé deux ponts (Fatick et Noirot) et une partie de la région de Kaolack.

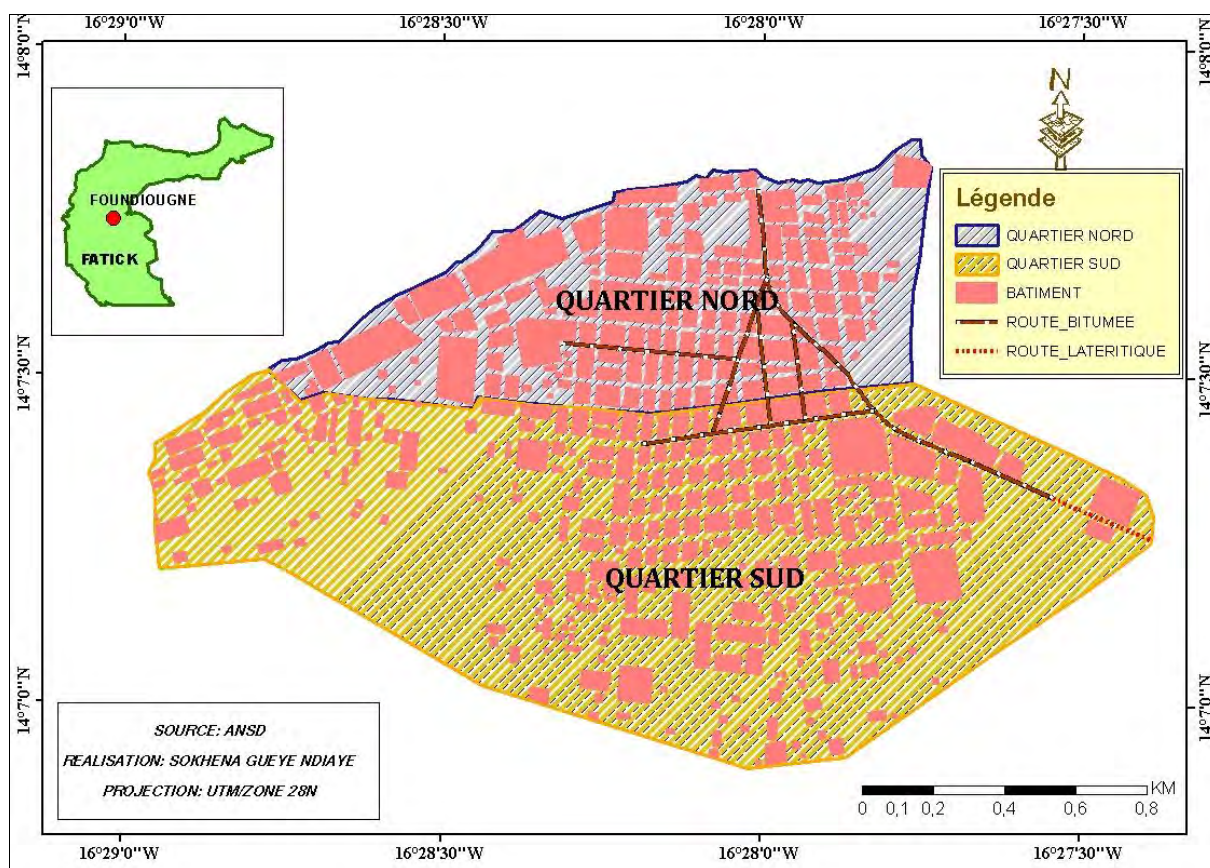
Au-delà des considérations d'ordre historique, le sort de Foundiougne a toujours été lié à celui de Kaolack, l'amélioration des infrastructures de transport dans la région de Kaolack (renforcement d'axes routiers, réhabilitation du pont noirot) a eu des répercussions positives sur la situation de foundiougne.

D'ailleurs, le premier pont noirot de Kaolack, construit avant les indépendances a été particulièrement financées par la commune de foundiougne.

2.3.2 .Le périmètre communal: découpage en quartier et densité

La ville et ses extensions ont été divisées en deux grands quartiers (quartier nord et quartier sud) ; chaque quartier comporte des sous quartiers qui s'inscrivent en continuité spatiale (excepté escale). Les sous quartiers sont les suivants : quartier nord (la ville) avec ses sous quartiers escale, le centre-ville; mbelgor à l'est et thiaméne à l'ouest et quartier sud (les nouveaux développements) Hlm à l'est ;thiarakholé à l'ouest et cité benoit. Dans le quartier nord plus particulièrement le sous quartier Escale, nous avons la concentration des fonctions commerciales et dans le quartier sud plus particulièrement le sous quartier hlm nous avons la concentration des services administratifs

COMMUNE DE FOUNDIOUGNE :LOCALISATION DES QUARTIERS



Carte 2:localisation des quartiers de la commune

Source: ANDS 2014

2.3.3. Evolution spatiale et tendance d'extension urbaine

L'évolution urbaine est le résultat d'un long processus historique lié à l'implantation par les occidentaux des comptoirs commerciaux au niveau des jonctions entre les cours d'eau et l'océan atlantique. L'implantation du port au niveau de foundiougne est en phase avec une évolution démographique notée depuis 1917. Celle-ci est le résultat des 20.000 habitants en 1930. Donc l'évolution de la ville a débuté à partir du noyau qu'est escale en direction de l'est (mbelgor) puis à l'ouest (thiaméne). Mais les contraintes environnementales liées aux marécages à l'est et à l'ouest, ont orienté l'évolution spatiale de la ville vers le sud-ouest thiarakholé puis au sud-est c'est-à-dire aux HLM. Cette zone appelée, quartier Sud est actuellement caractérisée par un tissu diffus et très peu dense ; les parcelles sont grandes, aérées et bien drainées. Par ailleurs des potentialités d'extension existent au Nord-Ouest (thiaméne) notamment derrière l'ancien stade municipal, mais elles vont à contre-courant de la tendance actuelle. L'extension de la ville est due essentiellement à l'occupation spontanée des zones périphériques. La périphérie immédiate pose des problèmes communs de sous équipements et, dans certaine mesure de désaffection en faveur des quartiers périphériques.

2.3.4. La fonction de la ville

La ville de foundiougne est une commune qui assure les fonctions administratives des capitales régionales et départementales. La présence d'un certain nombre d'équipements spécifiques (lycée, hôpital, usine de transformation des produits de pêche) fait de foundiougne un pôle qui polarise l'espace départemental et même régional.

En effet, la ville est un équipement qui constitue un facteur d'organisation et de polarisation spatiale. Le marché hebdomadaire qui se tient tous les mardis constitue en ce sens un point focal d'échange pour les populations des villages environnants et ceux des îles.

Des produits halieutiques venant de foundiougne commune et des îles, des produits agricoles venant des villages environnants constituent les principaux produits échangés dans ce marché.

2.4. Les secteurs d'activités dans la ville de foundiougne

L'économie de la ville repose sur quatre(4) activités principales : la pêche, l'agriculture, le tourisme et le commerce. N'empêche que d'autres secteurs d'activités comme l'artisanat et l'élevage commencent à connaître un développement qui bien, appuyé pourra valoir des satisfactions à la commune compte tenu du potentiel existant.

2.4.1. La pêche

La commune de foundiougne fait partie des zones où la ressource halieutique est abondante. C'est l'un des débarquements les plus productifs de la région de Fatik dans les années 80 et 90. La pêche occupe une place incontournable, car la majorité de la population s'active

autour de ce secteur. La ressource halieutique est très prisée dans cette zone, elle fait partie de l'alimentation quotidienne des foundiougnois.

Elle constitue la principale activité de l'économie locale .C'est une activité très ancienne pratiquée dans les eaux du Saloum et des bolongs environnants et est pratiquée par les populations autochtones (Niominka) et les immigrants venant des autres contrées du pays et de la sous-région .La production annuelle tourne autour de 4000 à5000 tonnes dans les années 2000(monographie de la commune de Foundiougne).

Parmi les acteurs de ce secteur, on note la présence des pêcheurs résidents et d'autres pêcheurs venus d'ailleurs à la recherche de meilleures conditions. Il y a également les mareyeurs qui s'occupent de la commercialisation, de la vente en détails aux petits commerçants du village et aussi les femmes transformatrices qui s'occupent de la transformation des produits halieutiques à travers différentes méthodes telles que le séchage, le fumage.

Force est de reconnaître que l'agriculture qui était auparavant l'activité principale dans nos régions a été déclassée et ceci est dû à la grande sécheresse des années 70, avec des irrégularités pluviométriques, ce qui explique qu'une partie de la population s'adonne en permanence à cette activité de pêche.

Du fait de la faible consommation locale et de l'insuffisance des moyens de conservation des produits frais, 80%de la production est destinée au mareyage. Les mareyeurs viennent pour la plupart de localités situées hors de la région (Dakar ; Mbour ; Kaolack ; Fatick) et parfois des villages environnants. Le développement des activités de pêche nécessite le service des moto-Djakarta et des charrettes qui vont assurer une part importante dans la desserte des produits dans les villages environnants surtout.

2.4.2 L'agriculture

L'activité agricole est pratiquée par certaines populations de la commune au niveau des zones de cultures environnantes au périmètre communal. L'agriculture est de type extensif ; elle est dominée par la pratique de la culture de l'arachide et du mil mais depuis quelques années, la pastèque occupe une place importante dans les cultures. L'agriculture dépend principalement du régime climatique. Celui-ci est caractérisé par un profil soudano sahélien avec des précipitations variant entre 900 et 1000mm. Les ressources pédologiques sont essentiellement constituées de sols Dior, de sols Deck et d'autre part de mangrove et de tannes. La surface cultivée évolue suivant les années et depuis les années 90 cette évolution est en dents de scie. Mais à partir de 1999, elle est ascendante du fait de la reprise de la pluviométrie .L'agriculture est essentiellement saisonnière avec cependant quelques rares cas d'exploitations maraichères

handicapés par la qualité de l'eau (taux du fluor élevé). Les principales cultures sont l'arachide, le mil, le sorgho, la pastèque, le maïs et le riz. Les rendements varient selon le type de sol et la disponibilité des intrants. De ce fait, ce secteur engendre des déplacements de personnes et de marchandises qui nécessitent un moyen de transport adapté et la charrette semble être le plus apte surtout à ce qui concerne le transport des marchandises.

2.4.3. Le commerce

La commune de Foundiougne a toujours été une ville commerçante et ceci depuis l'avènement des comptoirs commerciaux puis la période coloniale. Aujourd'hui tout le commerce repose essentiellement sur les marchés où sont implantés magasins, boutiques, souks et étals. Ces marchés sont de trois types : le marché central du quartier nord, le marché de quartier « moussanté » et enfin le marché hebdomadaire à l'entrée de la ville par Passy.

Les principaux produits sont ceux du secteur primaire notamment l'agriculture et la pêche. La crevette qui est un produit à forte valeur spéculative fait l'objet de transactions importantes dans la commune et est exporté pour l'essentiel à Dakar. La distribution spatiale des centres d'échanges impacte sur l'orientation des flux des populations. Ainsi donc, les centrales d'achat ont un impact considérable sur l'organisation du transport dans la ville en ce sens qu'elles constituent des lieux de centralité et imposent aux populations des déplacements.

En résumé, la disposition des centres d'échanges qui constituent des points d'interconnexion dans la ville et son environnement immédiat joue un rôle déterminant dans la mobilité des populations Foundiougnois.

2.4.4. Le Tourisme

Le Saloum, comme beaucoup d'estuaires, est très poissonneux, ce qui explique la présence de nombreux campements de pêche le long des berges de la ville. Cependant, le tourisme prend l'essor dans le tissu économique de la commune grâce à l'existence d'énormes potentialités et l'implantation progressive des réceptifs touristiques.

Le tourisme constitue un secteur très dynamique dans l'économie de la commune. Le développement touristique est lié à la situation géographique de Foundiougne sur un site balnéaire constitué de bolongs luxuriants ; d'affluents et d'îles paradisiaques où le bruissement de l'eau conjuguée aux gazouillis des oiseaux donne des mélodies sublimes.

Le microclimat de ce milieu influencé par le flux maritime frais et humide favorise les conditions de vie et de repos recherchés par les touristes occidentaux.

Foundiougne est une toute petite ville en bordure du Sine –Saloum, c'est ici que vous prenez le ferry qui vous évitera de faire un grand détour par Kaolack pour rejoindre Fatick. Il y a cinq(5) rotations par jour entre Foundiougne et Ndakhonga entre 7h 30 et 18h30.

Le tourisme balnéaire développé par l'hôtel de Foundiougne, la pêche sportive et la chasse dans les zones amodiées constituent des créneaux porteurs pour les acteurs du tourisme. Cependant, il aurait pu être l'un des facteurs clés de l'économie mais, faute de bonnes routes qui la relaient aux grandes villes comme Kaolack et Dakar, la commune reste complètement enclavée malgré sa diversité écologique et la beauté de ses paysages constituée par les nombreux cours d'eaux et 'bolongs', les îles du Saloum, le parc national du delta du Saloum et de plusieurs autres sites et monuments historiques. Ce secteur engendre des déplacements de personnes qui nécessite un moyen de transport adapté et la charrette et les moto-Djakarta constituent les moyens adéquats surtout pour les visites que vont les touristes dans la ville et même dans les villages environnants

2.4.5. Les équipements

Pour ce qui est des équipements nous avons :

➤ Les équipements marchands

On distingue essentiellement le marché central au quartier nord, un marché de quartier (marché moussenté), un marché hebdomadaire, la gare routière et les abattoirs.

➤ Les équipements sanitaires

Les équipements sanitaires de la commune comprennent un centre de santé de type 2 c'est-à-dire de référence qui couvre le district de foundiougne, d'un dispensaire privé catholique et d'un service d'hygiène. Le centre de santé, situé dans le quartier sud, abrite un bloc opératoire non fonctionnel, un bloc de la santé de la reproduction (une maternité, PMI, un centre de planification familiale), un bloc de médecine général composé de 8 pavillons, 4 cabines et 4 salles (salles de consultation et salles d'hospitalisation) et un laboratoire avec 2 salles.

Ces équipements de santé jouent un rôle primordial dans l'amélioration de l'état de santé des populations. Ils sont utilisés aussi bien par les populations de la ville que par les habitants des villages environnants et des îles. L'utilisation de ces équipements provoque d'intenses mouvements de personnes. Ces mouvements s'effectuent généralement à travers des mototaxis et des charrettes qui constituent les principaux moyens de transport dans la ville.

➤ Les équipements scolaires

L'éducation dans la commune de foundiougne concerne différents secteurs : l'éducation de base qui porte sur la petite enfance, l'enseignement moyen, l'enseignement secondaire et la formation professionnelle.

- ✓ Au niveau de l'enseignement élémentaire, la commune compte trois écoles publiques (Tamsir Biram Conou Thiam, Tafsir Aliou Mor Boye et celle de Thiaméne non baptisé) et une école privée catholique Saint-Kisito.

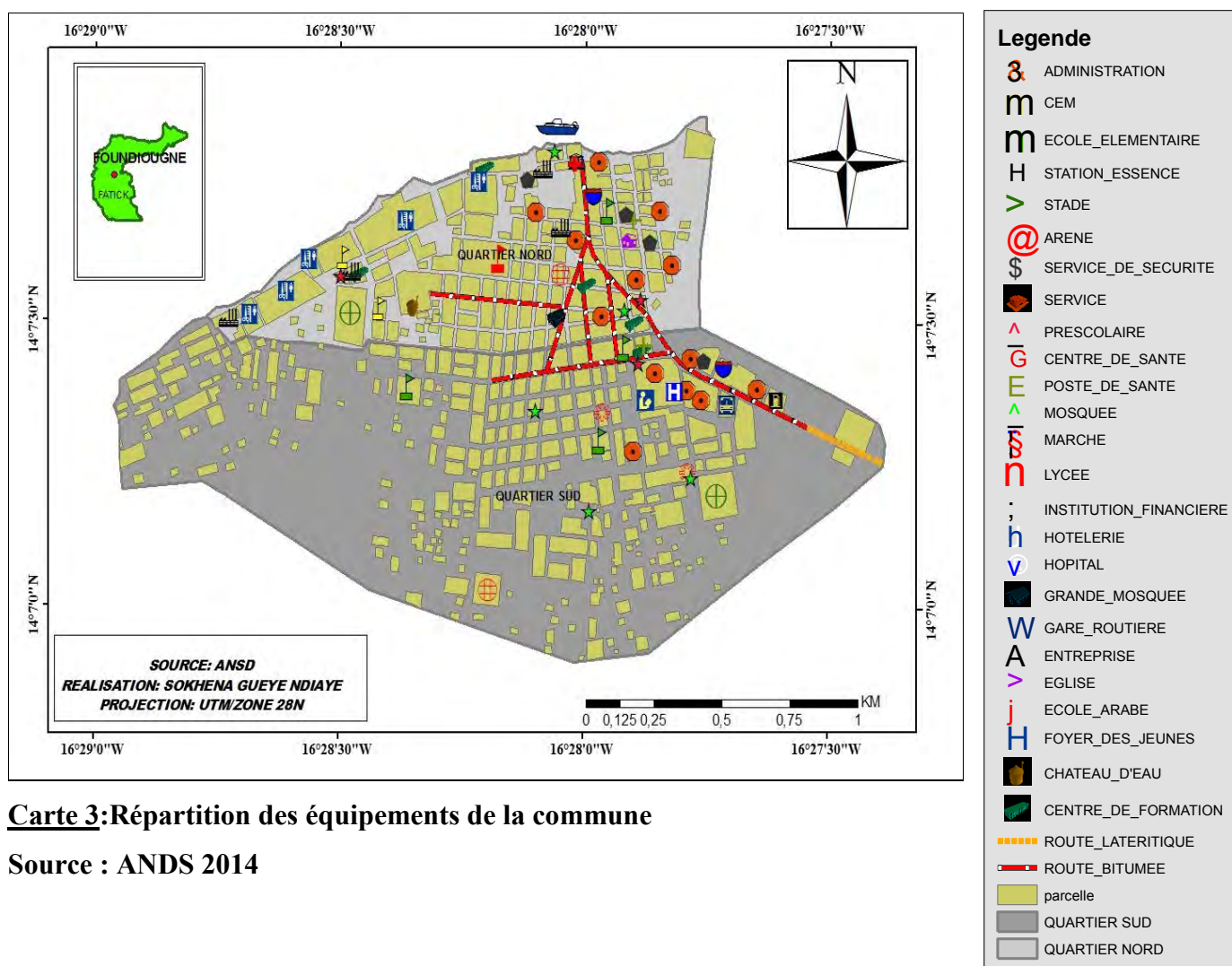
- ✓ L'enseignement moyen est assuré par un CEM public Diène Coumba Ndiaye et une école privé Ya Salam.
- ✓ L'enseignement secondaire est dispensé au niveau du lycée El Hadji Mamadou Diouf qui en dehors de la commune polarise les CEM des îles et de djilor.
- ✓ Au niveau de l'enseignement technique la commune abrite un centre d'enseignement féminin (Kamoye Diagne).

La mobilité scolaire est assez importante mais elle se résume le plus souvent à la marche et à l'utilisation des moto-Djakarta qui sont les moyens de transport les plus accessibles.

✓ **Les équipements sportifs et socioculturels**

La commune de Foundiougne dispose de deux stades municipaux dont l'un n'est plus fonctionnelle à cause de son état de dégradation, d'une arène de lutte, de quatre terrains de sport et d'un CDEPS composé de bâtiments et d'un terrain multifonctionnel. Ainsi, les déplacements liés aux loisirs sont limités du fait de l'insuffisance des équipements socio-collectifs et sont assurés par la marche et dès fois par les moto-Djakarta puisque le stade se situe loin de certains quartiers de la ville.

COMMUNE DE FOUNDIOUGNE: CARTE DES EQUIPEMENTS



Carte 3: Répartition des équipements de la commune

Source : ANDS 2014

CONCLUSION PARTIELLE

En conclusion de cette première partie on pourrait ainsi, dire que la commune de Foundiougne est caractérisée par un climat chaud et sec. Elle dispose de potentialités économiques mais faute de mauvaises routes elles sont faiblement exploitées. A cela s'ajoute les données sociodémographiques qui révèlent un capital social précaire. Le secteur du transport présente des difficultés car les routes sont généralement en mauvais état et ceci influe sur les déplacements des populations. Dans la deuxième partie seront analysées les caractéristiques de l'offre et de la demande de transport dans la commune de foundiougne.

DEUXIEME PARTIE
OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORT DANS LA
COMMUNE DE FOUNDIOUGNE

INTRODUCTION PARTIELLE

Le système de transport mis en place dans chaque ville varie en fonction des caractéristiques propres des populations qui la composent et de l'environnement urbain. C'est à dire des infrastructures et des moyens mis en place, pour répondre à la demande de mobilité des populations (les besoins de déplacements de ces derniers). Cela nécessite forcément une organisation d'ensemble pour articuler l'offre par rapport à la demande.

Dans cette partie, seront étudiés successivement les facteurs de la demande de mobilité dans la commune de Foundiougne, l'offre de transport et son organisation.

CHAPITRE 1 : LES FACTEURS DE LA DEMANDE DE MOBILITE

L'objectif de ce chapitre est d'étudier les facteurs de la demande de transport, les motifs de déplacements et les différents types de déplacements.

1.1. Les facteurs de la mobilité

Ils sont l'ensemble des éléments qui participent à la satisfaction des besoins de déplacements. En effet, plusieurs facteurs expliquent les déplacements quotidiens des populations à foundiougne. Ces facteurs sont d'ordres démographiques, socioprofessionnels, sociologiques.

1.1.1. Les facteurs démographiques

L'évolution de la population urbaine est par ailleurs accompagnée par l'augmentation de la demande de déplacement dans la mesure où la population n'est pas statique. Elle entretient une relation avec son environnement. Par ailleurs, la ville est le lieu de concentration des équipements générateurs d'emploi favorisant l'attraction de la population des villages environnants et celle des îles aussi. La commune de foundiougne constitue la destination privilégiée des populations des villages environnants. En effet, cette population vient dans la commune à la recherche d'activités générateurs de revenus.

1.1.2. Les facteurs socioprofessionnels

La ville est une entité socio-spatiale marquée par la division des tâches. Cette division de la population selon les activités remonte de la création de la ville. Cependant, les villes de l'antiquité étaient des châteaux forts dont la périphérie constituait le lieu d'occupation des activités artisanales. Toutefois, les villes contemporaines sont les lieux d'exercice des fonctions économiques génératrices d'activités. Cependant, force est de constater que dans la plupart des villes africaines, ces activités pourvoyeuses d'emploi sont réparties de manière déséquilibrées sur l'espace urbain. La population active se déplace vers les lieux de travail qui se situent à l'intérieur de la ville et même à l'extérieur (villages environnants) selon divers motifs de déplacements. Les facteurs socioprofessionnels sont des éléments qui concurrencent à la mobilité quotidienne dans la commune de Foundiougne, caractéristiques de la dynamique urbaine.

1.1.3. Les facteurs sociologiques

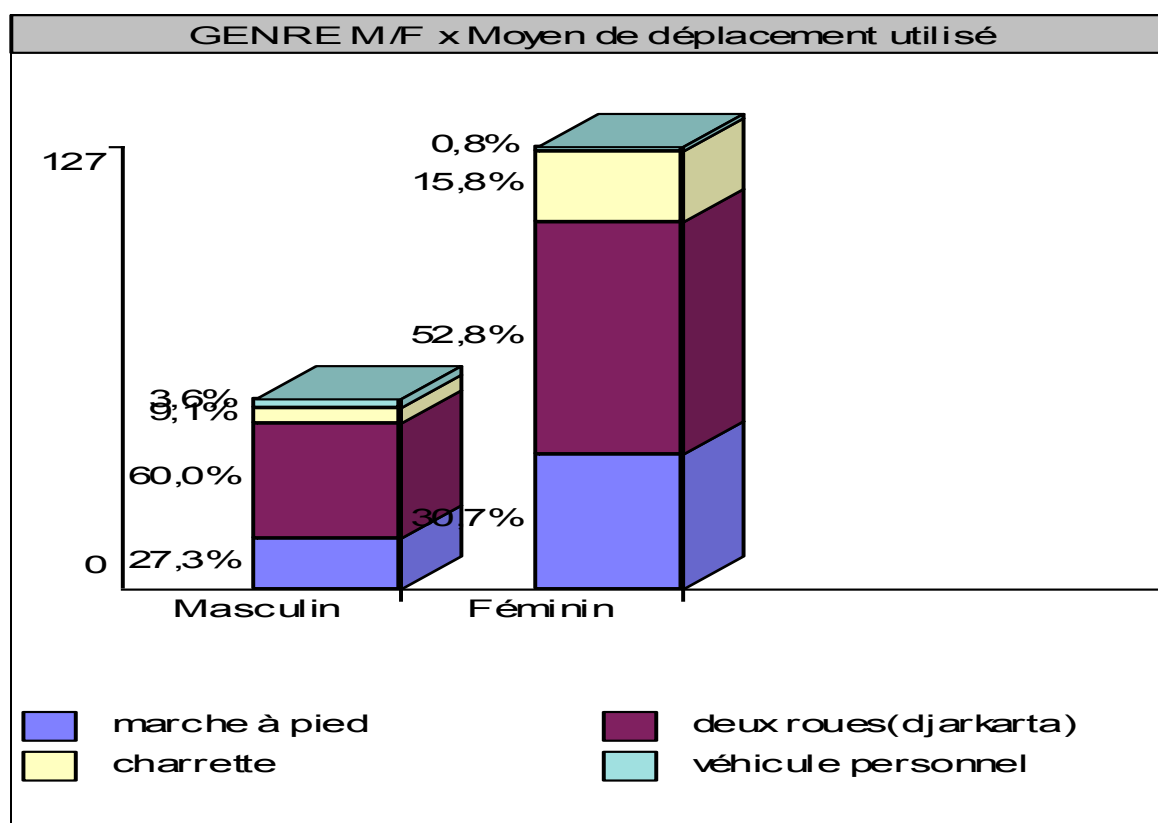
Les relations sociales occupent une place importante dans les besoins de mobilité des populations. Ces relations s'inscrivaient dans les traditions de la mobilité qui remonte parfois à plusieurs siècles. La société urbaine se construit sur les principes de diversité et d'interdépendance, ce qui se traduit par des modes de sociabilité et des modes de vie citadins, par un art d'habiter ensemble. La vie de relation dans l'espace urbain correspond au déplacement de la population pour les liens sociaux. En effet, dans les sociétés africaines, les

déplacements pour les motifs sociaux occupent une place importante dans le raffermissement du réseau de sociabilité. Les besoins de déplacements pour les liens sociaux sont importants dans la commune de foundiougne. Ces besoins de mobilité sont satisfaits différemment sur l'espace communal, la population effectue des déplacements de proximité, ils favorisent la vie en communauté .Cependant l'étalement périphérique étend la vie de relation entre le centre et environ et la périphérie.

Selon les enquêtes de terrains réalisés, les raisons pour lesquelles les foundiougnois se déplacent sont nombreuses. Ainsi, pour se déplacer, les populations de la commune de foundiougne utilisent les moyens de transport en fonction de leur revenu, de leur âge, de leur genre etc.

1.1.4. Moyen de déplacement utilisé selon le genre

Les moyens de déplacement utilisés par des usagers de la ville de Foundiougne varient selon leur genre et ceci est illustré par l'enquête de terrain réalisé.



Graphique 5: Moyen de déplacement utilisé selon le genre

Source : enquête de terrain, août 2014

L'analyse du moyen de déplacement utilisé selon le genre montre que 60,0% des hommes utilisent les moto-Djakarta pour leurs déplacements contre 52,8% des femmes. Cette prédominance de l'usage des moto-Djakarta par les hommes s'explique par le fait que ces derniers se déplacent sur de longues distances parfois pour rejoindre leur lieu d'occupation et

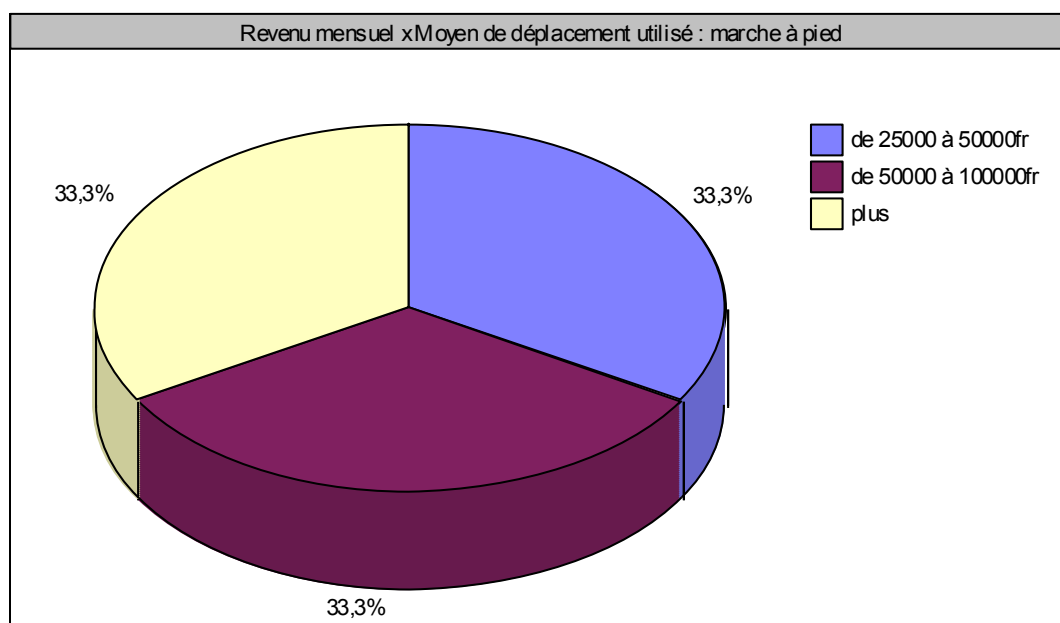
ils jugent que les moto-Djakarta sont les plus rapides et les plus souples. Il s'agit souvent des enseignants qui vont dans les villages environnants, de commerçants etc. Pour des raisons de sécurité et de confort ces usagers utilisent les moto-Djakarta comme moyen de transport.

Par contre la marche à pied est plus utilisée par les femmes (30,7%) que par les hommes (27,3%). Ceci peut s'expliquer par le fait que les femmes se déplacent régulièrement pour les besoins du ménage. Par exemple certaines femmes pour aller dans les marchés du quartier ou le grand marché ou pour les visites de sociabilité dans certains quartiers qui ne sont pas loin de leur domicile préfèrent la marche à pied.

Les charrettes (15,8%) sont utilisées par les femmes pour leurs déplacements que par les hommes (9,1%). Il s'agit souvent des femmes âgées, des vendeuses de poissons, de légumes qui pour transporter leurs marchandises utilisent la charrette car c'est plus confortable pour elles. Seulement (3,6%) des hommes utilisent des véhicules personnels pour leurs déplacements contre 0,8% des femmes. Il s'agit souvent des cadres supérieurs.

1.1.5. Moyen de déplacement utilisé selon le revenu

Le revenu est un paramètre important dans la détermination de la mobilité, le niveau des ressources financières influe globalement sur le moyen de transport à emprunter par les usagers ainsi que le nombre de déplacements effectués par jour. Cette variable est la plus difficile à saisir au Sénégal. En effet, pour des raisons socioculturelles, les populations ont tendance à sous-évaluer leurs revenus; raison pour laquelle les montants issus de l'enquête pourraient être sous-estimés.



Graphique 6: moyen de déplacement utilisé selon le revenu mensuel

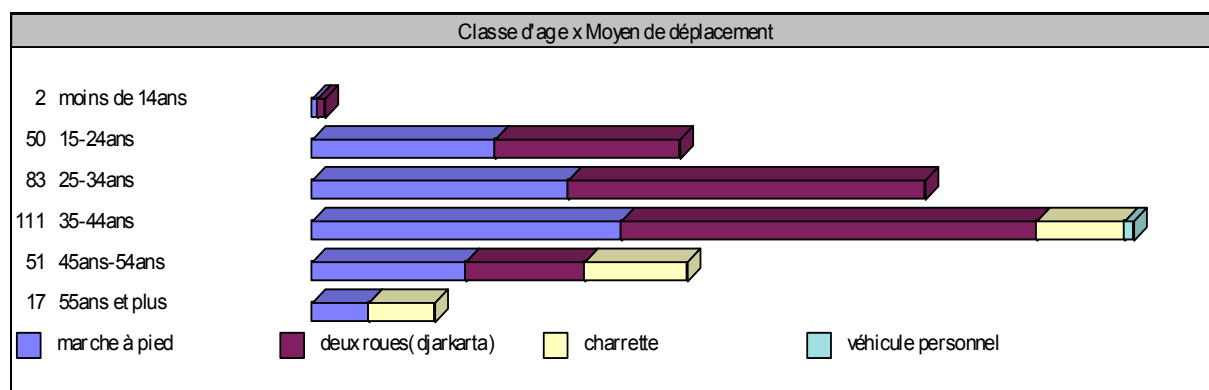
Source : enquête de terrain, août 2014

L'analyse du moyen de déplacement utilisé selon le revenu montre que les usagers qui se déplacent sur de courtes distances ou à mobilité réduite utilisent le plus souvent la marche à pied comme moyen de transport. Par contre les usagers qui ont des revenus compris entre 25000 et plus de 100000 franc par mois utilisent la marche à pied associés aux moto-Djakarta et aux charrettes aussi. Cependant, ces chiffres cachent les réalités du terrain. Ainsi, ce déséquilibre de la répartition des richesses peut trouver son explication à travers la localisation des services et des activités économiques.

On constate à Foundiougne, que le transport surtout à deux roues occupe une place importante dans le budget des utilisateurs. Ce dernier est un paramètre à prendre en compte dans les politiques de transport.

1.1.6. Moyen de déplacement utilisé selon l'âge

L'analyse du moyen de déplacement utilisé selon l'âge montre que les fourchettes d'âges les plus importantes des utilisateurs de notre échantillon se situent entre 15 et 44ans.



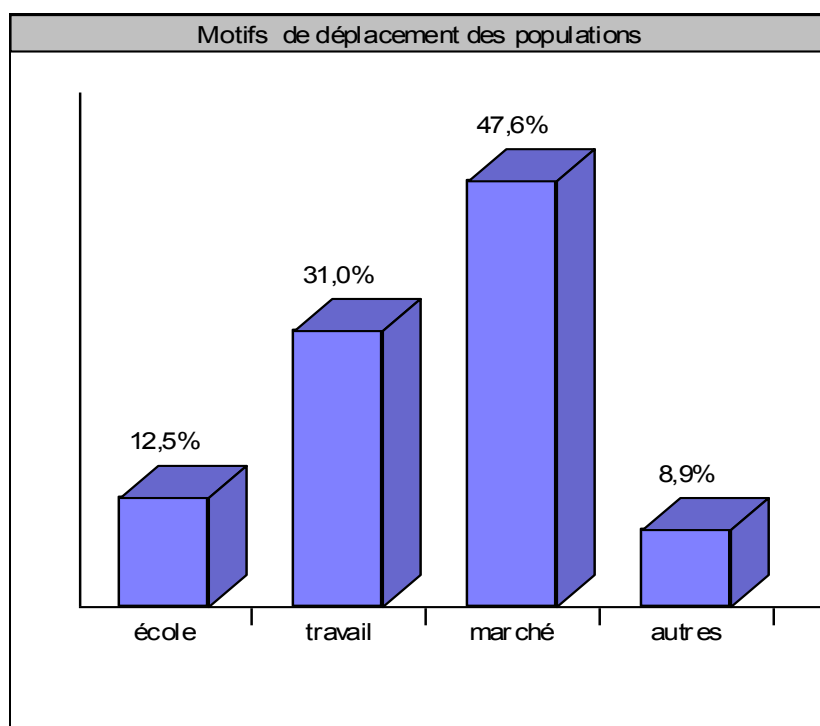
Graphique 7: moyen de déplacement utilisé selon l'âge

Source : enquête de terrain, août 2014

Ces clients établissent une comparaison entre la marche à pied, les motos-taxis et les charrettes qu'ils qualifient d'archaïsme malgré leur faible représentation dans la ville. Ainsi, les motos-taxis constituent des moyens de transport en vogue pour ce groupe car ils jugent que c'est plus souple et plus rapide. Par contre les moins de 14ans utilisent la marche à pied et les moto-Djakarta comme moyen de transport. Ces derniers sont moins représentés car il s'agit souvent des enfants qui se déplacent pour aller à l'école et le plus souvent cette dernière se trouve non loin de leur lieu de résidence. La tranche d'âge 45-54ans utilise la marche à pied, les moto-Djakarta et les charrettes comme moyen de transport. Par contre le groupe des 55 ans et plus sont moins représentés ; ils utilisent souvent la marche à pied et les charrettes comme moyen de déplacement, vu leur âge ils ne peuvent pas utiliser de mototaxis.

1.2. Les motifs de déplacements

Pour plusieurs raisons, les hommes se déplacent. Mais en général les déplacements sont motivés par le travail, l'école, le marché, les cérémonies et les besoins personnels. En somme, l'organisation de la société et des activités socio-économiques déterminent les déplacements d'une population dans son milieu de vie. De ce fait, plusieurs motifs expliquent les déplacements quotidiens. Ainsi, nous pouvons retenir avec Maurice Wolkowitch que : « les motifs de déplacement sont liés à la composition socioprofessionnelle de la population, à la nature des activités et la répartition géographique des activités »⁵



Graphique 8:répartition des usagers par motifs de déplacement

Source: enquête de terrain, août 2014

1.2.1. Les déplacements pour les achats

Les déplacements liés aux achats (marché) représentent les motifs les plus importants avec un total de 47,6% des déplacements. Les personnes se déplacent quotidiennement pour s'approvisionner en produits de consommation ou en d'autres produits.

Ces mouvements sont généralement effectués par les femmes qui vont faire leurs achats quotidiens auprès des marchés de leurs quartiers ou du grand marché.

Cette prédominance de la population féminine s'explique par le fait que les femmes se déplacent quotidiennement pour faire des achats alimentaires c'est-à-dire ceux destinés à la

⁵ Maurice Wolkowitch. Géographie des transports. Paris. Arman Colin. 1982. 383pages.

consommation des ménages. Le motif achats détermine ainsi, en grande partie la mobilité de la population féminine.

1.2.2. Les déplacements liés au travail

Les déplacements liés au travail occupent la deuxième position avec 31,0% des déplacements quotidiens. Le travail traduit la dynamique de déplacement des populations durant la journée. Autrement dit, ce sont des agents de l'État, des ouvriers, des artisans, des commerçants, des menuisiers, etc. Ainsi donc, une part importante de la population Foundiougnoise se déplace pour des raisons professionnelles. Les populations convergent tous les matins vers leurs lieux de travail qu'ils s'agissent des ateliers, des marchés, des bureaux, etc. Dès lors, des flux de travail se réalisent aux heures creuses, à des rythmes quasi-systématiques sous forme d'oscillation selon les périodes de la journée (matin, mi-journée et soir). Les déplacements de domicile-travail sont plus importants de 7 heures à 8 heures pour se rendre au travail. Mais le retour est moins important avec les journées continues et la variance des heures de descente est fonction des personnes et des tâches surtout.

1.2.3. Les déplacements liés aux études

Les motifs liés aux études ou motifs scolaires occupent une place non négligeable dans les déplacements quotidiens car ils se placent en quatrième position avec 12,5%.

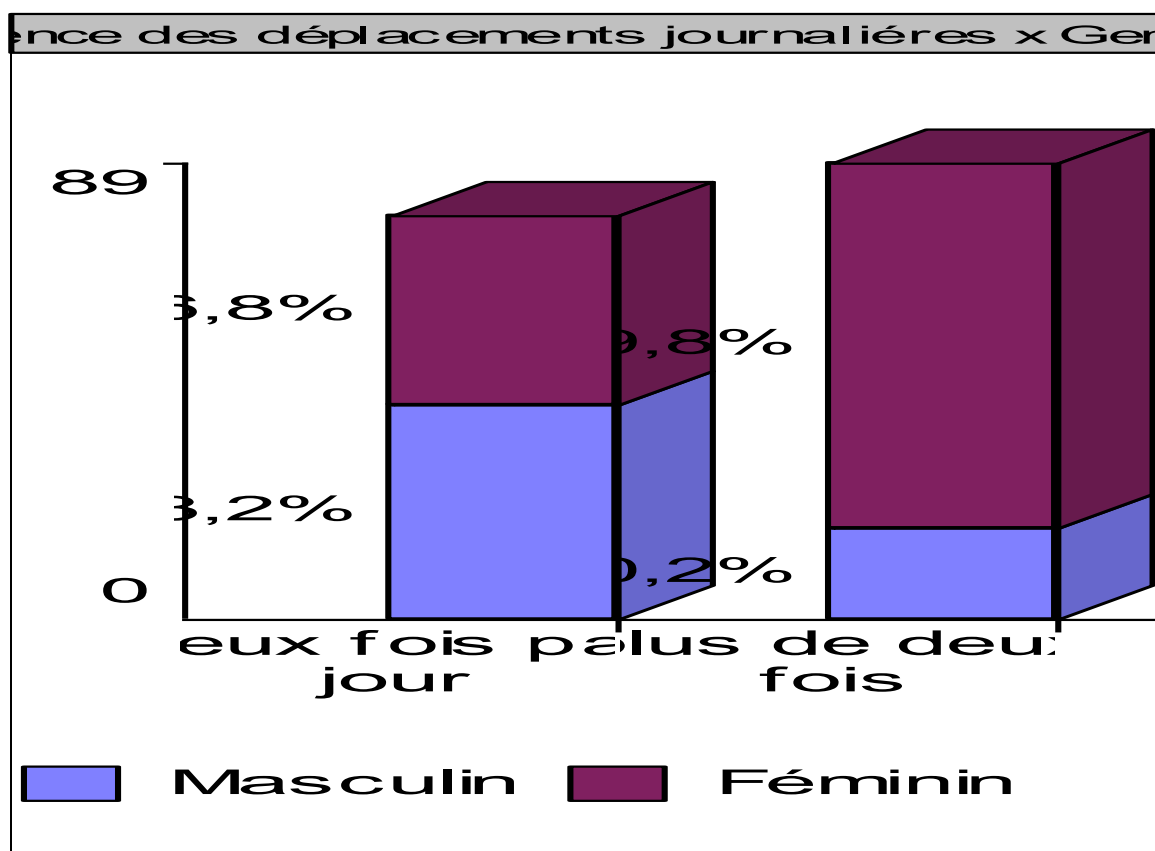
Ces déplacements occupent une place importante dans la ville de foundiougne .Comme dans les déplacements précédemment étudiés (travail), ceux-ci se réalisent aux heures creuses, c'est-à-dire le matin avant 8 h, la mi-journée après la descente à 12 h et le soir après celle de 18 h. Ces déplacements s'effectuent vers plusieurs destinations.

1.2.4. Les déplacements liés aux autres motifs

Ils sont moins importants et représentent 8,9% des déplacements quotidiens. Ces derniers sont généralement liés aux relations sociales telles que les cérémonies familiales (mariage, baptême, ndawtal, ndéyalé, etc.), les rencontres de tontines et de groupement de femmes, qui sont inscrits dans le quotidien des Foundiugnois. A cela s'ajoute aussi les visites de courtoisie, les démarches administratives (confection de dossier administratif), à la desserte médicale et les loisirs.

1.3. La fréquence journalière des déplacements selon le genre

La fréquence des déplacements quotidiens est étroitement tributaire de la nature des activités des personnes.



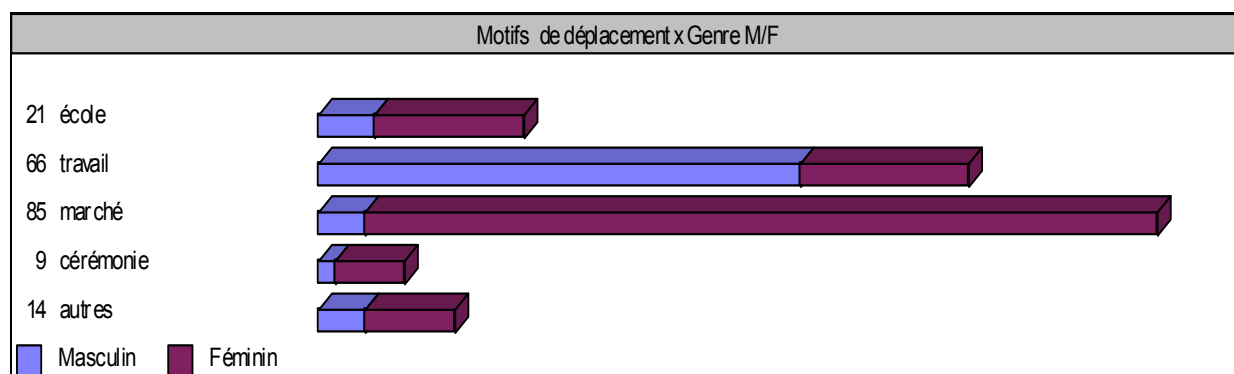
Graphique 9: fréquence journalière des déplacements selon le genre

Source : enquête de terrain, août 2014

L'analyse du graphique de la fréquence journalière des déplacements selon le genre montre que 53,2% des hommes se déplacent deux fois par jour contre 46,8% des femmes. Ces usagers se déplacent une première fois pour se rendre à leur lieu d'occupation et une seconde fois pour rentrer chez soi. Par contre 79,8% des femmes se déplacent plus de deux fois par jour contre 20,2% des hommes. Les individus qui se déplacent deux fois par jour sont généralement les travailleurs, dont leur lieu d'occupation est très éloigné du domicile ou est souvent en dehors de leur localité par exemple les enseignants(e) qui vont dans les villages environnants. Ils quittent leur domicile le matin et reviennent fréquemment le soir. Les individus qui se déplacent plus de deux fois par jour sont généralement ceux qui travaillent au sein de la localité. Il s'agit principalement des élèves dont le domicile est proche du lieu d'occupation, des cadres véhiculés, les ménagères mais aussi des ouvriers qui travaillent dans les ateliers de mécanique, de couture etc. Ils quittent habituellement leur domicile le matin, reviennent dans la mi-journée et repartent le soir.

1.4. La répartition des motifs de déplacement de la population foundiougnoise selon leur genre

Les populations de la ville de Foundiougne se déplacent pour divers motifs.



Graphique 10:répartition des motifs de déplacement des populations selon leur genre

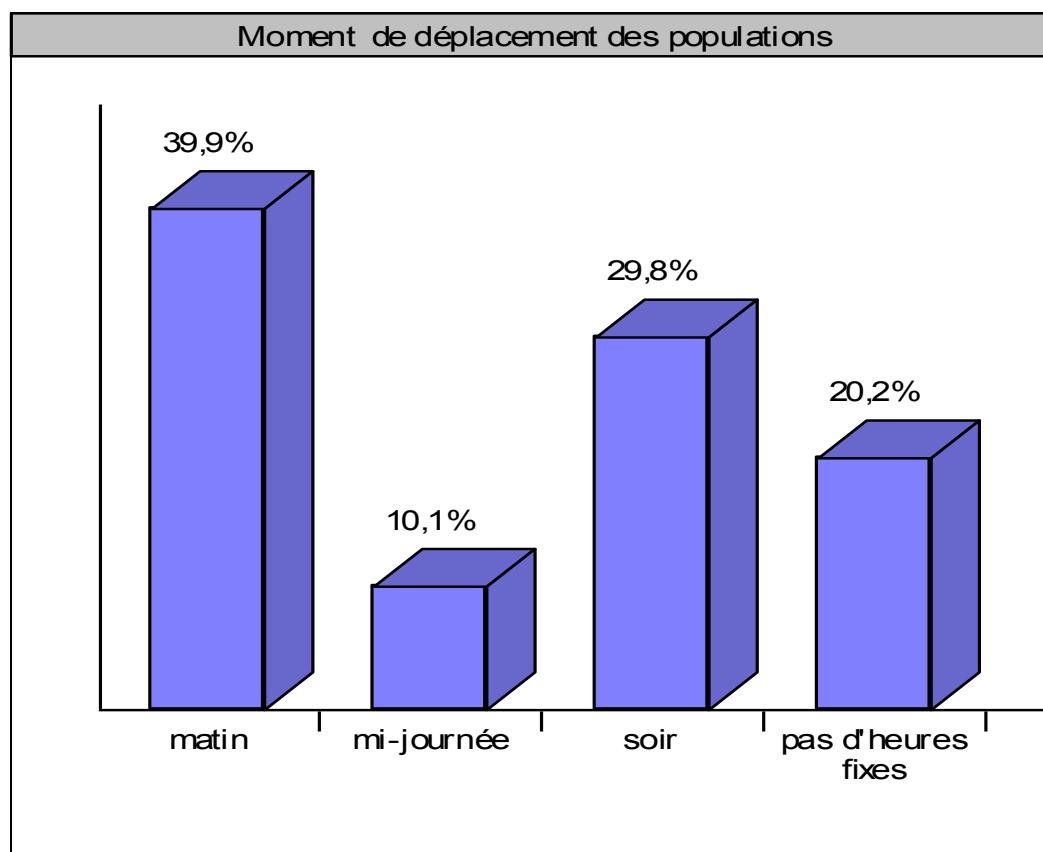
Source : enquête de terrain, août 2014

L'analyse du graphique des motifs de déplacements selon le genre montre que les femmes se déplacent le plus souvent pour les besoins du marché que les hommes. La prédominance des déplacements des femmes s'explique par le fait que ces dernières se déplacent quotidiennement pour les besoins du ménage. Par contre les déplacements vers les lieux de travail concernent plus les hommes que les femmes. Cela s'explique par le fait qu'à Foundiougne les hommes se déplacent chaque jour pour aller dans leurs lieux de travail qui se situent soit à l'intérieur de la ville, soit dans les villages environnants. Pour les déplacements liés aux études, les femmes se déplacent plus que les hommes. S'agissant aussi des déplacements liés aux cérémonies, aux autres motifs, les femmes se déplacent plus que les hommes. Cela peut s'expliquer par le fait qu'à foundiougne, les visites de sociabilité, les cérémonies sont inscrites dans le quotidien des foundiugnois et plus particulièrement celui des femmes.

1 5. Les déplacements dans le temps et dans l'espace

1.5.1 .Les déplacements dans le temps

Les heures de déplacements des populations varient dans la journée et sont fonction du niveau d'occupation, du mode de vie. Ainsi, les principaux moments au cours desquels les déplacements massifs sont enregistrés sont le matin, la mi-journée et le soir.



Graphique 11:répartition des déplacements (retour) des populations durant la journée

Source: enquête de terrain, août 2014

L'analyse de la répartition des déplacements selon le moment montre la prédominance des déplacements (retour) et ces derniers concernent en général les femmes. Cela s'explique par le fait qu'une bonne partie des femmes est constituée de ménagères qui reviennent fréquemment très tôt du marché pour s'adonner à d'autres activités. A la mi-journée, les déplacements ne sont pas intenses parce qu'il s'agit des commerçants, des cadres, des ouvriers, des élèves dont leur lieu d'occupation n'est pas loin de leur domicile ; en général, ils viennent pour les besoins du déjeuner et repartent l'après-midi. En revanche, le soir les déplacements (retour) sont importants (30,4%). Cette situation s'explique par le fait qu'à pareil moment, beaucoup de personnes quittent leur lieu d'occupation pour regagner leur domicile qu'ils avaient quitté soit le matin, soit la mi-journée, soit même le soir. Ces déplacements intenses se passent

pratiquement aux environs de 18 heures. Ils concernent les enseignants qui vont dans les villages environnants, les cadres, les commerçants et les ouvriers qui font des journées continues. Les personnes qui n'ont pas d'heures fixes de déplacements (20,2%) sont en général des élèves qui font des va et vient dans les écoles, des ménagères, des commerçants etc.

1.5.2. Le temps d'attente d'une moto-Djakarta ou d'une charrette et la durée des déplacements

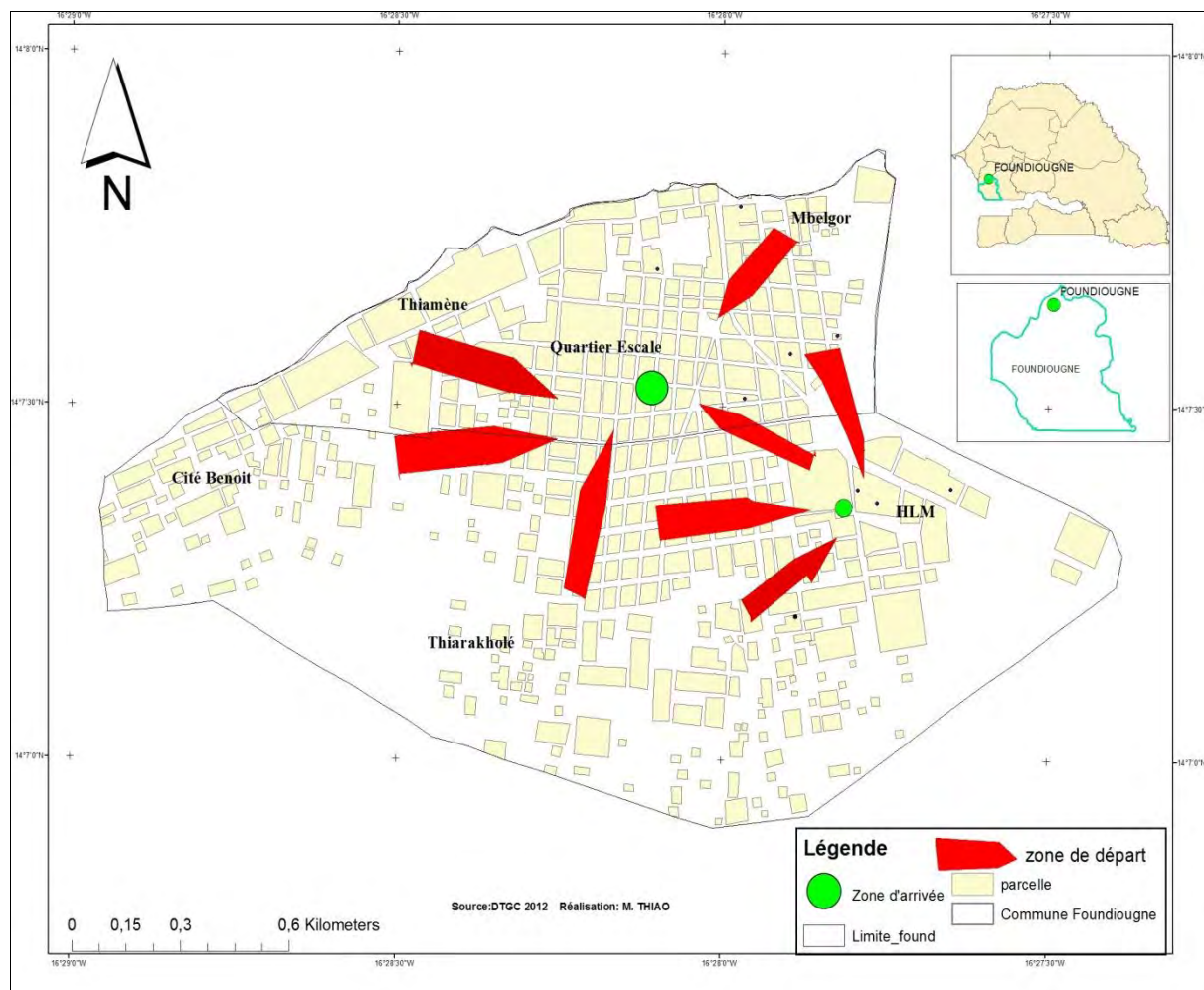
A Foundiougne, les temps d'attente d'une moto-Djakarta ou d'une charrette ne sont pas aussi marquants sauf dans certains quartiers et aussi pour les déplacements vers l'extérieur (les villages environnants). Ces derniers peuvent durer même 20 minutes. La durée des déplacements au sein de la ville est très forte pour les moto-Djakarta qui représentent les moyens les plus usités par les populations. Pour ce qui est des temps d'attente 86,3% affirment attendre seulement moins de 10 minutes pour accéder à un moyen de transport contre 13,7% pour 10 à 20 minutes. Ces derniers (13,7%), sont comme nous l'avons souligné, ceux qui se rendent dans les villages environnants et ceux qui habitent les quartiers où il y a pas de points de stationnement de moyens de transport.

De la même manière, la durée des trajets dépend généralement du moyen de transport utilisé et de la longueur du trajet. Elle est de moins de 10 minutes pour les 70,2% de la population enquêtée, 10 à 20 minutes pour les 11,9%, 20 à 30 minutes pour les 12,5% de la population enquêtée et plus de 30 minutes pour les 5,4%. D'une manière approfondie, beaucoup de personnes affirment l'insuffisance des moyens de transport dans la commune de Foundiougne mais aussi et surtout le mauvais état des routes surtout ceux qui vont dans les villages environnants.

1.6. Les déplacements dans l'espace

Les déplacements se déroulent dans un espace urbain caractérisé par une inégale répartition des équipements avec notamment une forte centralité de ces derniers.

COMMUNE DE FOUNDIOUGNE : CARTE DES DIFFERENTS FLUX



Carte4: les différents flux urbains

Source: enquête de terrain, août 2014

A Foundiougne, l'essentiel des déplacements est orienté vers le centre-ville (Escale), qui abrite comme nous l'avons vu, l'ensemble des activités économiques. Tôt le matin, le marché, localisé au quartier Escale refuse du monde. Ces populations qui viennent quotidiennement des quartiers Thiamène, Thiarakholé, Mbelgor, Hlm, Cité Benoit, des villages environnants sont constituées en partie par des ménagères mais aussi des commerçants qui utilisent le plus souvent la marche à pied, les moto-Djakarta et les charrettes comme moyen de déplacements. A cela s'ajoute aussi les services comme la maison d'arrêt et de correction, la mairie accueille aussi du monde surtout les jours ouvrables. Le centre d'enseignement moyen (CEM) et le Lycée EL Hadji Mamadou Diouf situés au sous

quartier thiaméne accueillent chaque jour une masse importante d'élèves venant des autres quartiers et des villages environnants. De la même manière, l'hôpital de Foundiougne, situé au sous quartier HLM reçoit chaque jour des malades venus des autres quartiers, des îles du Saloum et des villages environnants. Ces différents déplacements dans l'espace de la ville nécessitent des moyens de transport comme la marche à pied, les charrettes et les motos Djakarta surtout qui sont les plus utilisés par la population.

CHAPITRE 2 : OFFRE ET ORGANISATION DU TRANSPORT A FOUNDIOUGNE

L'objectif de ce chapitre est de présenter les grandes caractéristiques du secteur des transports routiers à Foundiougne, avec d'un côté, l'offre d'infrastructure (le réseau routier), son évolution dans le temps, et de l'autre, les principaux acteurs et leurs caractéristiques et, l'organisation d'ensemble.

2.1. Les infrastructures de desserte

2.1.1. Le réseau routier

Le réseau routier est considéré comme l'ensemble d'infrastructures et de disposition permettant de transporter des personnes et des biens entre plusieurs zones géographiques. Ainsi, il constitue le support sur lequel s'effectuent les déplacements des personnes et biens.

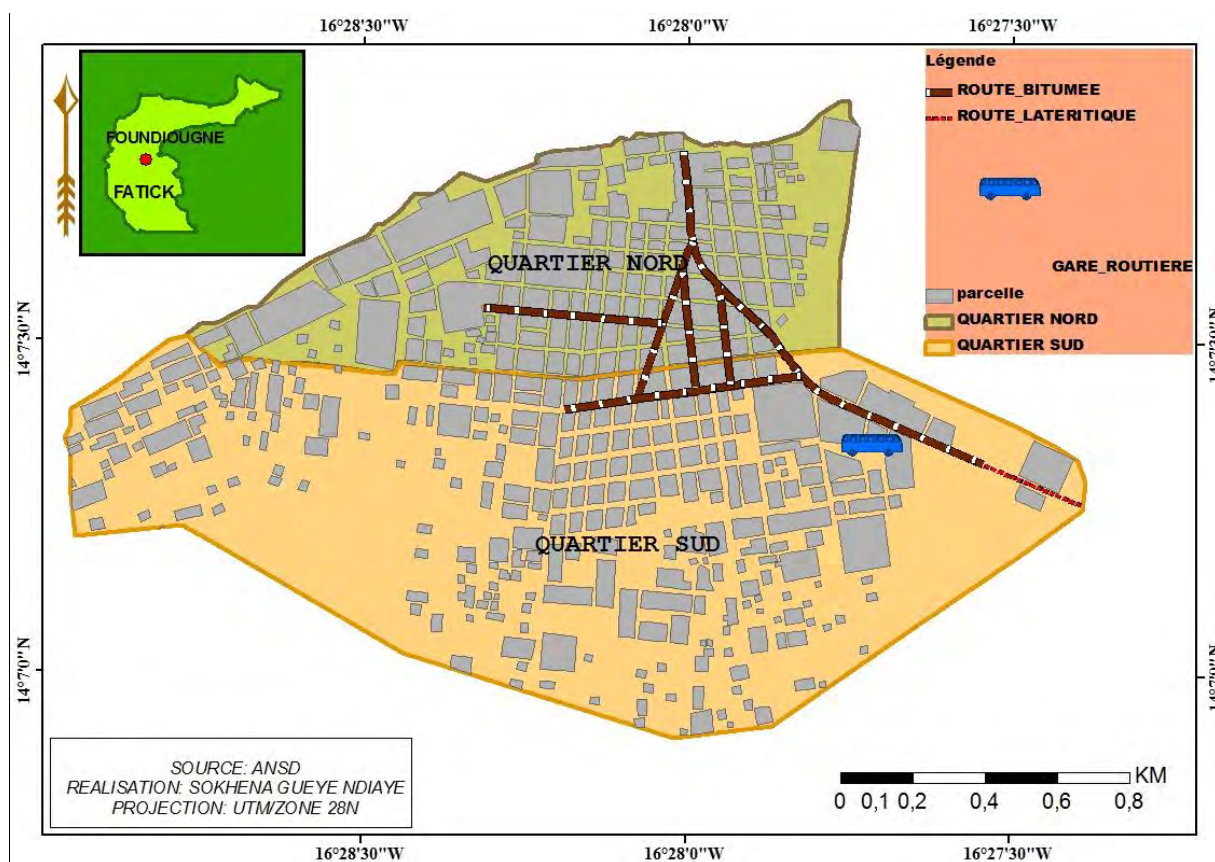
Il tient donc lieu d'interconnexion entre les lieux de résidence et les lieux d'activités des populations. Le réseau routier permet la circulation des personnes et des biens entre les différentes entités de la ville, dans la mesure où il constitue une interconnexion entre les localités, les infrastructures et équipements. Selon Pierre Georges : « la voie est l'emprise matérielle servant de supports aux moyens de communication. Ces différents supports ou moyens de communication peuvent être caractérisés par leurs rôles qu'ils jouent pour le bon fonctionnement des politiques publiques en matière de transport afin d'assurer une meilleure circulation des personnes et des biens. »⁶. A foundiougne, le réseau routier est constitué par le réseau communal, réalisé et entretenu par la ville, et le réseau dit « classé » construit et entretenu par l'état, par l'intermédiaire de ses services décentralisés. Les axes généralement bitumés ou axes primaires regroupent l'ensemble des prolongements des routes nationales au sein de la commune. Il s'agit en partie des routes par lesquelles on pénètre dans la ville et qui supportent la quasi-totalité du transport urbain.

Alors que les réseaux secondaires et tertiaires sont constitués respectivement de pistes en latérites et de voies sablonneuses. Cette voirie tertiaire est formée par l'ensemble des rues qui desservent l'intérieur des quartiers. En pleine saison des pluies, certaines rues ne sont pas carrossables car, étant en état de dégradation avancé. De la même manière en pleine saison sèche, d'autres très sablonneuses sont peu praticables. Ces différents facteurs entraînent parfois une inaccessibilité de certains quartiers. Aussi, il importe de retenir que, la signalisation par les feux tricolores ou par marquages au sol, indispensable à la régulation de la circulation urbaine est quasiment inexistante à foundiougne. Pratiquement, il n'y a pas de

⁶George.P : Dictionnaire de la Géographie, 510 pages, quatrième édition, PUF, 1990.

gestion de la circulation et partout « le laisser aller » conditionne le transport urbain d'où la fréquence des accidents surtout pour les conducteurs de moto-Djakarta.

COMMUNE DE FOUNDIOUGNE : INFRASTRUCTURES ROUTIERES



Carte 5:localisation des infrastructures routières de la commune

Source : ANDS 2014

2.1.2. Les points de stationnement

Ils sont définis comme étant des lieux privilégiés de rencontre de l'offre et de la demande de transport. Selon nos enquêtes de terrain, les conducteurs se regroupent en différents points stratégiques de la ville qu'ils désignent sous le vocable de garages ou arrêts. Ainsi, six(6) arrêts ont été identifiés dans la ville de Foundiougne pour les moto-Djakarta .Il s'agit des arrêts bac c'est-à-dire l'embarcadère, arrêt sonadis, boutique modou-fall,thiarakholé ,garage ,hôpital et deux (2) arrêts pour les charrettes, il s'agit de l'arrêt sonadis et arrêt modoufall.

Au niveau des garages, le fonctionnement n'est pas bien organisé. Il demeure dans un laisser-aller total. Les heures d'ouverture dépendent du premier arrivé. Il n'y a ni de chef de garage, ni une personne chargée de la régulation des prestations. La sollicitation se fait en fonction des besoins du client. Ce dernier choisit le conducteur qui lui convient, pour le transport de ses marchandises. Cette non réglementation du secteur contribue à augmenter les problèmes entre les conducteurs mais aussi participe à l'encombrement dans les garages.



Photo 1:Un des points de stationnement de moto-Djakarta (arrêt embarcadère)

Source: enquête de terrain, août 2014(heure de prise: 14h55mn)

2.1.3. Les tarifications

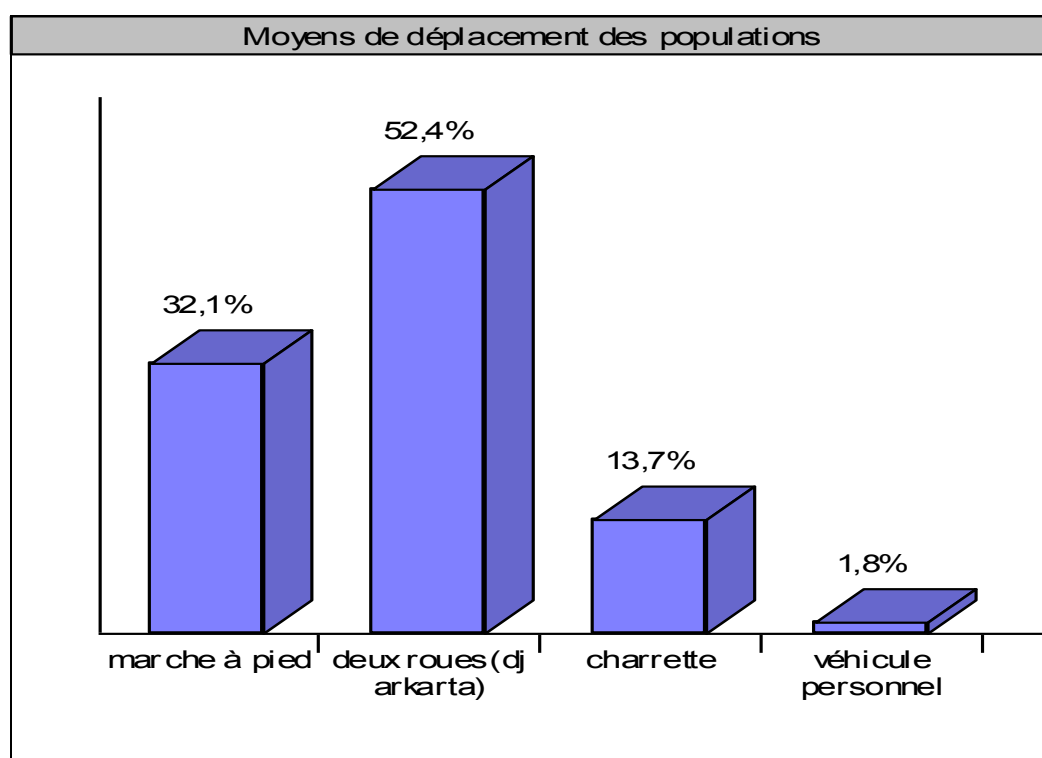
Le tarif le plus appliqué par les conducteurs est fixé à 200franc par voyage aussi bien pour les conducteurs de charrettes que pour les conducteurs de moto-Djakarta. En fonction de la nature de la marchandise transportée ce tarif varie surtout pour les conducteurs de charrette, car il se négocie entre le client et le conducteur. Il faut également signaler que ce tarif varie quand on sort de la ville pour aller dans les villages environnants. Pendant la saison des pluies aussi, ce tarif varie peut varier quand on part dans certains quartiers à cause des inondations.

2.1.4. Les itinéraires

Les conducteurs que ce soit ceux des charrettes ou des moto-Djakarta n'ont pas d'itinéraires fixes. Ils utilisent les zones qui leur conviennent. Ils passent partout où il existe un chemin carrossable. Ils vont même dans les villages environnants, Fatick, Kaolack etc. Ce qui signifie qu'ils peuvent par jour parcourir des distances importantes, même s'il est difficile de les estimer.

2.2. Les moyens de déplacements

C'est l'ensemble des moyens mis à la disposition de l'homme pour accomplir ses besoins de déplacements dans le temps et dans l'espace. L'utilisation de ces moyens par ce dernier dépend de ses capacités physiques, financières et de la distance parcourue. Alors, pour se déplacer les hommes ont besoin d'avoir à leur disposition un ensemble de moyens de transport adaptés aux conditions climatiques, physiques, économiques et financières de leur milieu. Ainsi deux types de moyens de déplacements sont enregistrés dans cette zone : les moyens non motorisés et les moyens motorisés



Graphique 12: Répartition des moyens utilisés pour les déplacements

Source : enquête de terrain, août 2014

2.2.1. Les moyens non motorisés

2.2.1.1 .La marche

La marche à pied est le premier moyen de déplacement dans les villes en voie de développement. Elle est sans aucun doute le moyen le plus ancien et le plus accessible pour se

déplacer. Elle occupe une place importante, elle est un moyen de transport qui permet à l'homme d'atteindre une destination.

Cependant elle représente une part significative dans la mesure où 32,1% des personnes interrogées affirment utiliser la marche pour leurs déplacements. La marche est souvent l'apanage des personnes à mobilité réduite ou à celles qui se déplacent à des distances courtes. A Foundiougne, les visites de sociabilité à l'intérieur des quartiers et les achats de provisions dans les marchés ou boutiques non loin du domicile se font à pied. Il y a également des individus qui se déplacent également à pied pour se rendre à leurs lieux de travail situés non loin de leur résidence.

2.2.1.2 .Les charrettes

Malgré leur part très limitée dans le transport des individus, les charrettes jouent un rôle important dans le transport des marchandises. Ce sont des véhicules à deux roues munies de deux brancards ; elles sont généralement tractées par un cheval ou par un âne. Elles ne sont pas fortement utilisées par la population foundiougnoise, car elles représentent seulement 13,7% des déplacements.



Photo 2: Une charrette transportant de la marchandise

Source : enquête de terrain, août 2014(heure de prise: 12h55mn)

Cependant, ces véhicules à traction animale s'activent pour le ramassage des ordures ménagères, le prélèvement de sable et le transport des marchandises tous les jours exceptés le mardi, jour du louma où ils s'abonnent depuis longtemps aux besoins de déplacement des personnes. L'avantage des charrettes réside dans leur capacité à circuler dans les zones sablonneuses, les rues coupe –gorge où la voirie est inadaptée aux véhicules motorisés.

2.2.2. Les moyens motorisés

A Foundiougne, il n'y a pas de taxis, ni de cars, ni de transports en commun (7 places) pour assurer le transport urbain. Plusieurs facteurs peuvent expliquer leur absence dans le transport urbain à Foundiougne :

- Dans la plupart des communes du Sénégal, il n'y a pas la présence de ces moyens pour assurer le transport urbain. Ces derniers se limitent seulement dans les grandes villes sénégalaises.
- La taille démographique de la commune de Foundiougne, les contraintes du réseau routier, le niveau de vie faible des populations peuvent expliquer l'absence de certains moyens pour le transport urbain.
- Du fait de la rentabilité aussi, certains moyens de transport comme les taxis, les cars, les transports en commun (7places) vu leurs coûts chers ne peuvent pas s'adapter dans certaines localités : c'est le cas de la commune de Foundiougne.

Cependant, les véhicules de transport en commun (7 places), les bus, les cars Ndiaga Ndiaye qui existent à Foundiougne assurent le transport interurbain entre Dakar-Foundiougne-Dakar ; Kaolack-Foundiougne-Kaolack et d'autres régions.

Ainsi, à Foundiougne, les moyens motorisés assurant le transport urbain contribuent pour 54,2% aux déplacements quotidiens. Ils sont constitués par les moto-Djakarta qui représentent 52,4% et quelques véhicules personnels 1,8%.

2.2.2.1. Les moto-Djakarta

D'ampleur récente par rapport aux autres moyens, les motos-taxis font partie des moyens de transport qui sont les plus utilisés par la population foundiougnoise. Dans le cadre de notre enquête, la majorité des personnes interrogées utilise des motos à deux-roues « Djakarta » soit 52,4% de la population interrogée. Cette situation témoigne le rôle que jouent les « Djakarta » dans le transport à Foundiougne. Généralement conçu pour le transport personnel, ce moyen qui était en partie utilisé par certains enseignants et commerçants œuvrant non loin de leur domicile, est aujourd'hui utilisé pour le transport collectif et même pour le transport de bagages. Considéré comme le nouveau moyen de transport des jeunes par excellence, il sillonne tous les quartiers, même, ceux inaccessibles.



Photo 3: Une moto-Djakarta sur la route principale

Source : enquête de terrain, août 2014(heure de prise : 20h27mn)

Toutefois, les deux-roues se caractérisent par leur souplesse, leur rapidité relative. Les deux-roues constituent le moyen de transport de la population appartenant à la classe moyenne.

En plus de ses qualités formelles, il est également considéré comme un moyen bon marché pour les usagers. Cependant, il suscite beaucoup de craintes avec les accidents notés sous son aire.

2.2.2.2. Les véhicules personnels

Ils sont de nombres très limités dû au fait que la marche à pied fait partie de la coutume des habitants de la ville.

2. 3.Les acteurs du transport

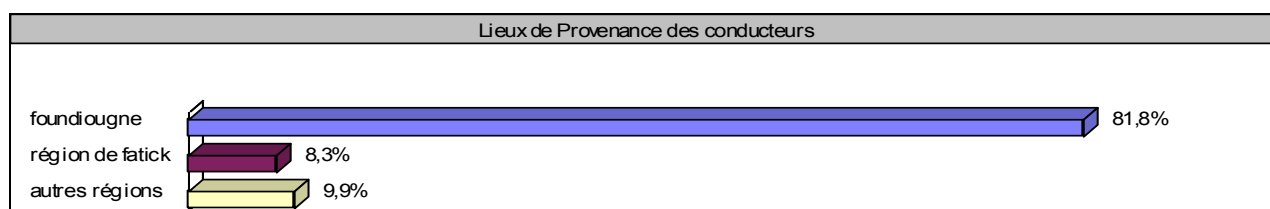
Ils jouent un rôle très important dans l'organisation du transport.

2.3.1. Les conducteurs

Considérés comme étant les principaux acteurs du système, ils jouent un rôle déterminant dans l'exploitation de ce dernier. Les conducteurs de transport dans la commune de foundiougne sont caractérisés par leurs âges, leurs origines, leurs revenus journaliers, leur niveau d'instruction et leur ancienneté dans ce secteur.

2.3.1.2. Lieu de provenance des conducteurs

L'analyse du lieu de provenance des conducteurs montre que la majorité de ces derniers viennent de Foundiougne ville avec un pourcentage de 81,8%.



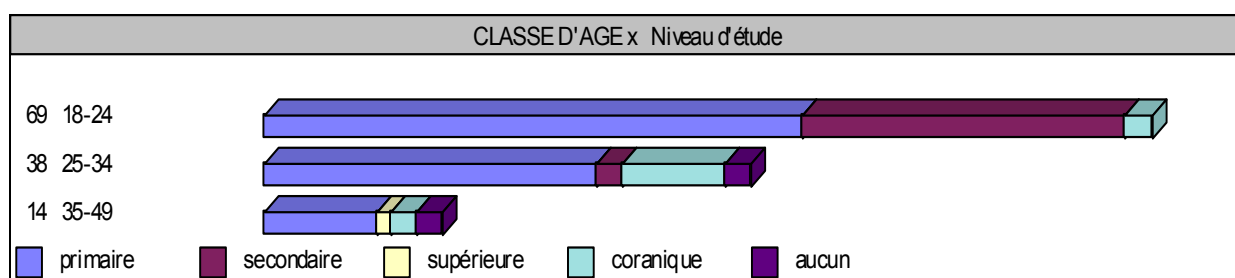
Graphique 13: Répartition des conducteurs par lieux de provenance

Source : enquête de terrain, août 2014

Cette situation s'explique par le chômage et la pauvreté qui touchent la population foundiougnoise. De ce fait, le transport constitue une alternative à leur portée mais aussi il constitue le moyen le plus rapide pour gagner de l'argent. On note également une présence des conducteurs originaires de la région de Fatick avec 8,3% et des autres régions avec 9,9%.

2.3.1.3. Répartition des conducteurs selon l'âge et leur niveau d'étude

L'analyse de la répartition des conducteurs selon l'âge et le niveau d'étude montre que la majorité des conducteurs de notre échantillon sont âgés de 18-34 ans et ont un niveau d'étude primaire. La prédominance du niveau primaire montre que la plupart des conducteurs ont déjà quitté l'école. Cette situation s'explique d'une part par le fait que beaucoup d'entre eux sont issus de familles démunies ne pouvant pas assurer leur scolarité. Ainsi dans le souci de vouloir assurer la dépense quotidienne de leurs parents, ils n'ont pas autre choix que de se lancer dans l'activité du transport. Et d'autre part par le fait que l'activité du transport est intimement liée à l'âge car à un certain moment, vu les conditions de force et de santé, s'adonner à cette activité ne sera plus possible. C'est ce qui explique le caractère fortement adolescent et jeune des conducteurs qui composent notre échantillon.



Graphique 14: Répartition des conducteurs selon l'âge et le niveau d'étude

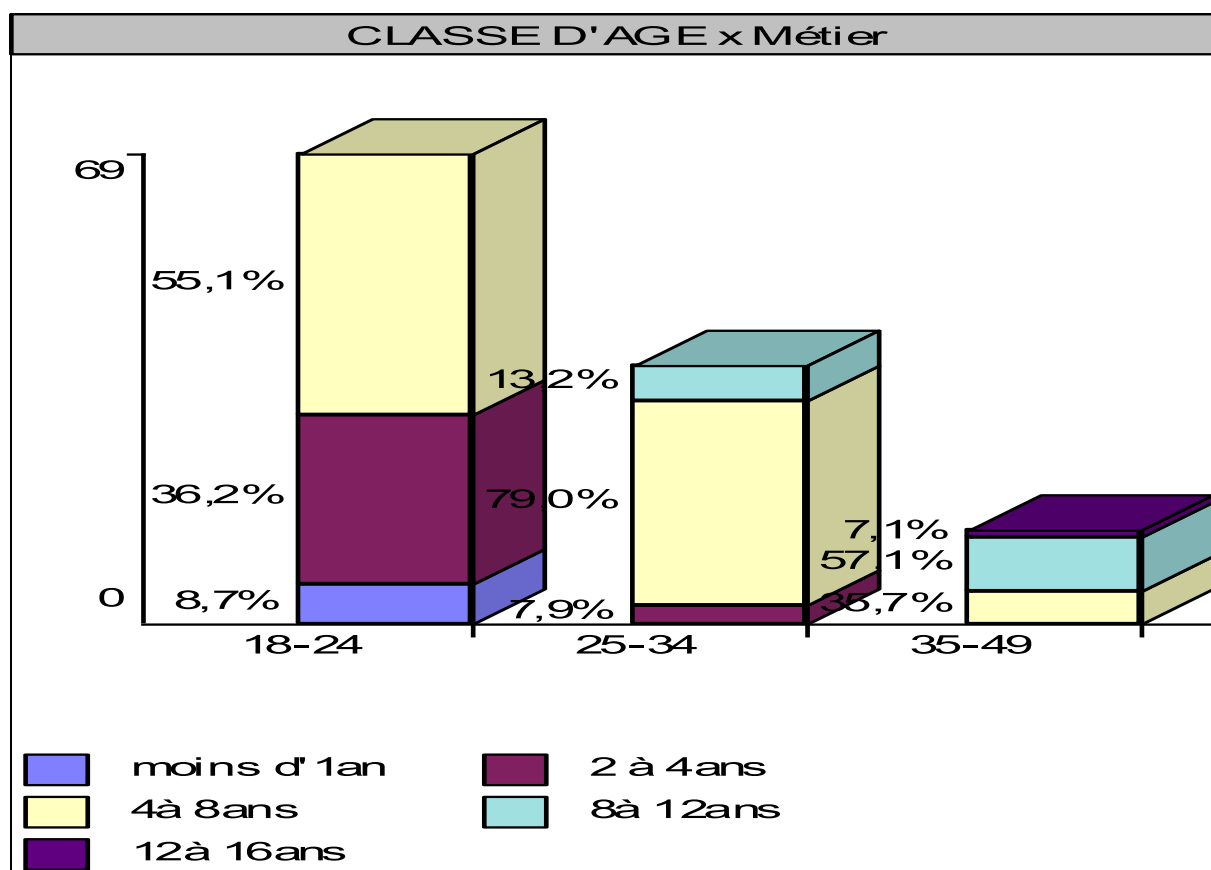
Source : enquête de terrain, août 2014

Les acteurs qui ont un niveau secondaire et supérieur sont faiblement représentés. Ceci s'explique par le fait que ces auteurs s'adonnent à l'activité du transport pendant les vacances dans le but de préparer les inscriptions et les fournitures scolaires. Il s'agit des élèves

et étudiants .Les acteurs qui ont un niveau coranique et les analphabètes sont faiblement représentés aussi dans l'activité du transport .

2.3.1.4. Répartition des conducteurs selon l'âge et le Temps d'exercice du métier

L'analyse du graphique de la répartition des conducteurs selon l'âge et le temps d'exercice du métier montre que les conducteurs enquêtés sont constitués de jeunes de 18 à 34ans et ont une expérience variant entre moins d'un an (8,7%) ; de 2 à 4ans (44,1%) de 4 à 8ans (13,1%) et quelques de cette tranche d'âge ayant une expérience de 8à12ans soit 13,2% de notre échantillon.



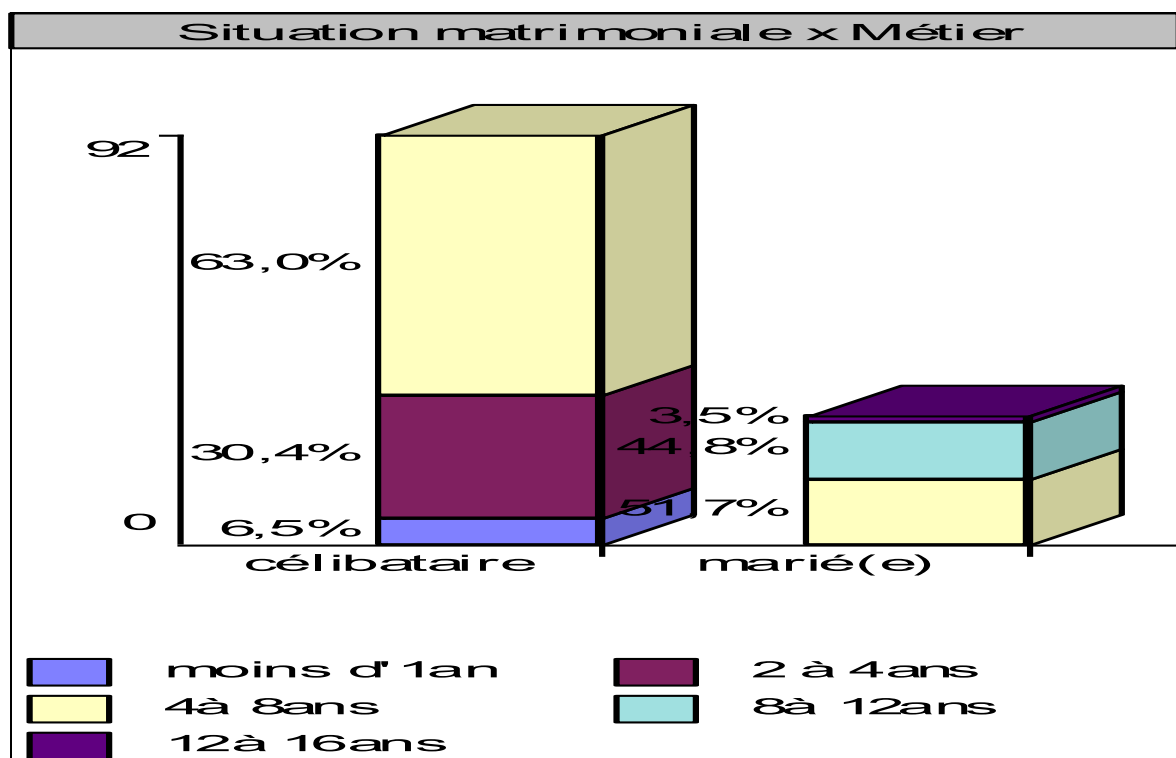
Graphique 15: Répartition des conducteurs selon l'âge et le temps d'exercice du métier

Source : enquête de terrain, août 2014

Cette situation s'explique par le fait que les jeunes s'intéressent au métier du transport surtout ceux des deux roues. Par contre, les conducteurs âgés de 35-49ans ont une expérience variant entre 4à8 ans, 8à 12ans et 12à16ans. En effet, ces conducteurs sont les plus anciens dans le transport à foundiougne. Certains se sont lancés dans le transport depuis la pratique « des sis » à foundiougne. Par ailleurs, il faut souligner que l'ancienneté varie en fonction de l'âge du conducteur.

2.3.1.5 Répartition des conducteurs selon la situation matrimoniale et la durée du métier

L'analyse du graphique de la situation matrimoniale des conducteurs et de la durée du métier montre que 44,8% des conducteurs ayant une expérience de 8 à 12ans et 3,5% une expérience de plus de 12ans sont des mariés. Alors que 63,0% des conducteurs qui ont une expérience de 4à8ans sont des célibataires contre 51,7% pour les mariés.



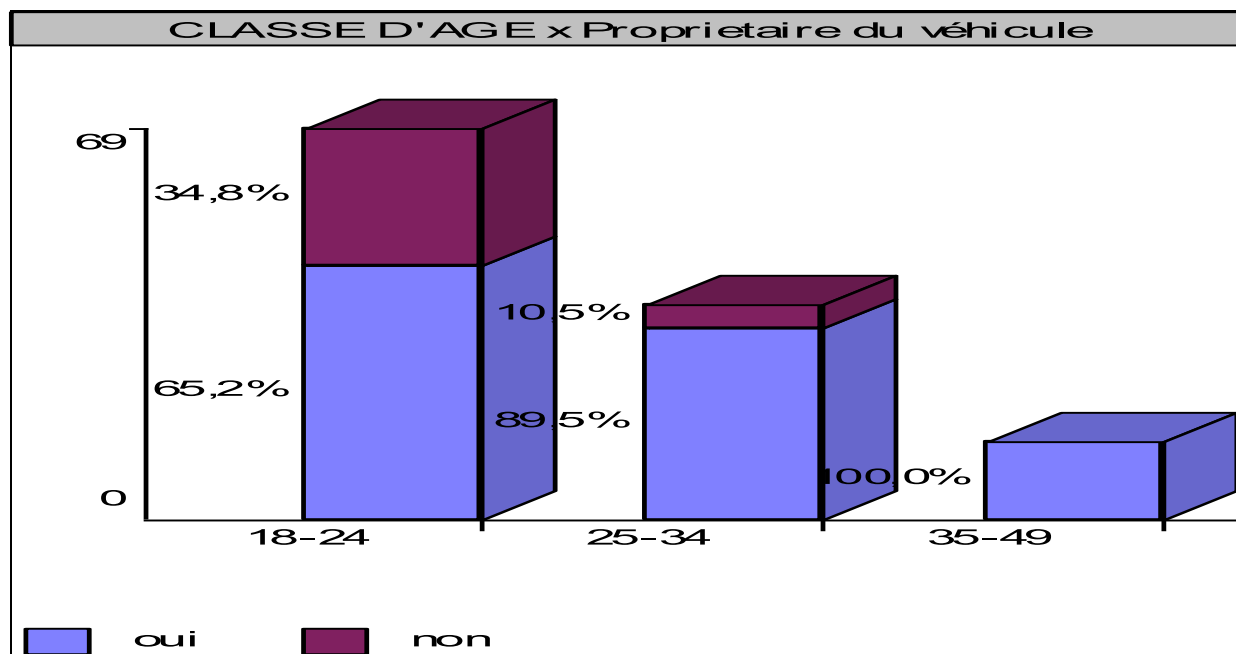
Graphique 16: Répartition des conducteurs selon la situation matrimoniale et la durée du métier

Source : enquête de terrain, août 2014

Cette situation s'explique d'une part pour les mariés que le transport constitue un gagne-pain, qui leur permet d'assurer la dépense quotidienne. Ces derniers ont une grande responsabilité familiale et sont à la recherche de toute activité pouvant les soutenir. D'autre part pour les célibataires ayant capitalisé 4 à 8 ans, 2 à 4 ans et moins d'un an le métier du transport constitue une phase de transition pour eux, un départ pour trouver un autre métier qui leur convient le plus et une alternative pour certains de trouver rapidement de l'argent.

2.31.6 Répartition des conducteurs selon l'âge et leur Statut

A la lecture de cet graphique, nous remarquons que parmi les enquêtés, la majeure partie des conducteurs âgés de 18 à 34 ans sont propriétaires de leur outil de travail, avec 154,7% soit (65,2% + 89,5%).



Graphique 17: Répartition des conducteurs selon l'âge et leur statut d'occupation

Source : enquête de terrain, août 2014

Les conducteurs qui se disent propriétaires, exerçaient antérieurement une autre activité bien avant. Ils ont pensé à épargner une partie de leurs bénéfices pour se procurer un moyen de transport, qui pour eux représentent le moyen le plus rapide de gagner sa vie, puisque les revenus sont journaliers. Par contre, 45,3% soit (34,8% + 10,5%) sont des « chauffeurs employés ». Ces conducteurs dits « employés conducteurs » sont souvent engagés en général par d'autres catégories socio professionnelles tels que les fonctionnaires, les commerçants, les retraités, les enseignants, les ménagères qui interviennent dans l'exploitation et la gestion de ce domaine. Les tranches d'âge 35 à 49 ans sont propriétaires de leur moyen de transport soit 100%.

2.3.2. Les employeurs

Ils jouent un rôle déterminant dans le transport parce qu'ils sont propriétaires de certaines véhicules mis à la disposition des conducteurs. En effet, cette catégorie de propriétaires est constituée principalement de commerçants, de retraités, de ménagères, de cadres moyens etc.

CONCLUSION PARTIELLE

En somme, nous constatons que la Commune de Foundiougne dispose de moyens de transport variés qui assurent les déplacements quotidiens des populations. Ces différents moyens roulent sur un réseau routier très vétuste et très mal réparti dans l'espace communal entre les quartiers centraux et les quartiers périphériques. Les quartiers situés dans le centre-ville bénéficient de l'apport des politiques communales plus favorables que le reste des quartiers de la ville. Ces derniers sont surtout desservis par des pistes très sablonneuses et impraticables surtout pendant l'hivernage. Cette situation peut s'expliquer par la mauvaise organisation du système de transport, la répartition des différents moyens de transport et le manque de routes de qualité. Nous déduisons que la Commune fait face à de nombreux problèmes dans le domaine du transport, de ce fait les problèmes de déplacement se compliquent de plus en plus avec une demande souvent plus importante que l'offre.

TROISIEME PARTIE :

ENJEUX ET CONTRAINTES DU SYSTEME DE TRANSPORTA

FOUNDIOUGNE : PERSPECTIVESPOUR UNE MOBILITE

AMELIOREE

INTRODUCTION PARTIELLE

Le transport favorisant les déplacements entre les lieux géographiquement distants demeure un impératif pour le développement d'une localité. C'est ainsi que l'efficacité du système de transport des individus constitue un facteur fondamental dans la mobilité des personnes particulièrement celle de la commune de foundiougne. Le système de transport joue un rôle prépondérant dans la vie économique des villes car il présente des avantages que les autorités locales doivent prendre en compte. Cependant, il reste confronté à plusieurs obstacles tels que l'insuffisance des infrastructures de transports, la mauvaise qualité des routes et l'inadéquation de certains moyens de transports.

Ainsi, cette troisième et dernière partie tente d'analyser d'une part les enjeux et les contraintes du système de transport à foundiougne et d'autre part de voir les perspectives proposées pour une mobilité améliorée dans cette localité.

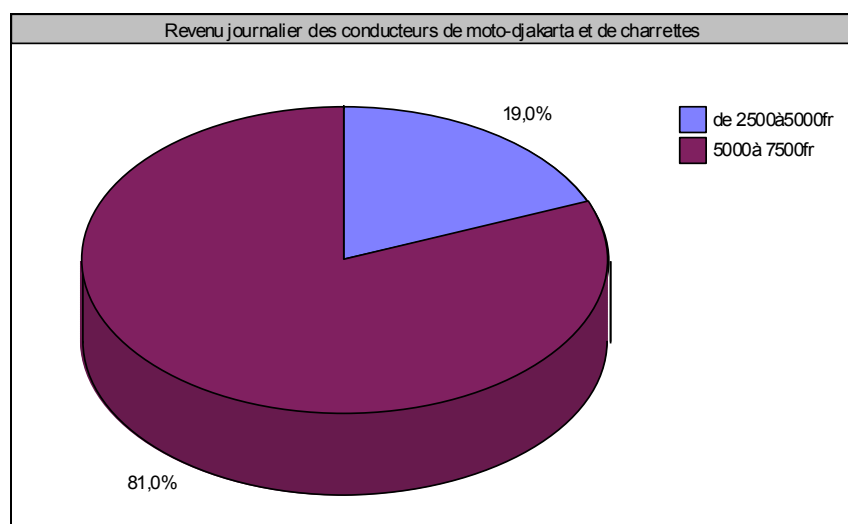
CHAPITRE 1 : ENJEUX ET CONTRAINTES DU SYSTEME DE TRANSPORT

1.1. Les enjeux du système de transport

Le transport urbain assuré par les moto-Djakarta et les charrettes dans la commune de Foundiougne présente plusieurs enjeux. Ainsi, dans ce chapitre seront analysés les enjeux socio-économiques et les emplois créés.

1 1.1. Les enjeux socio-économiques

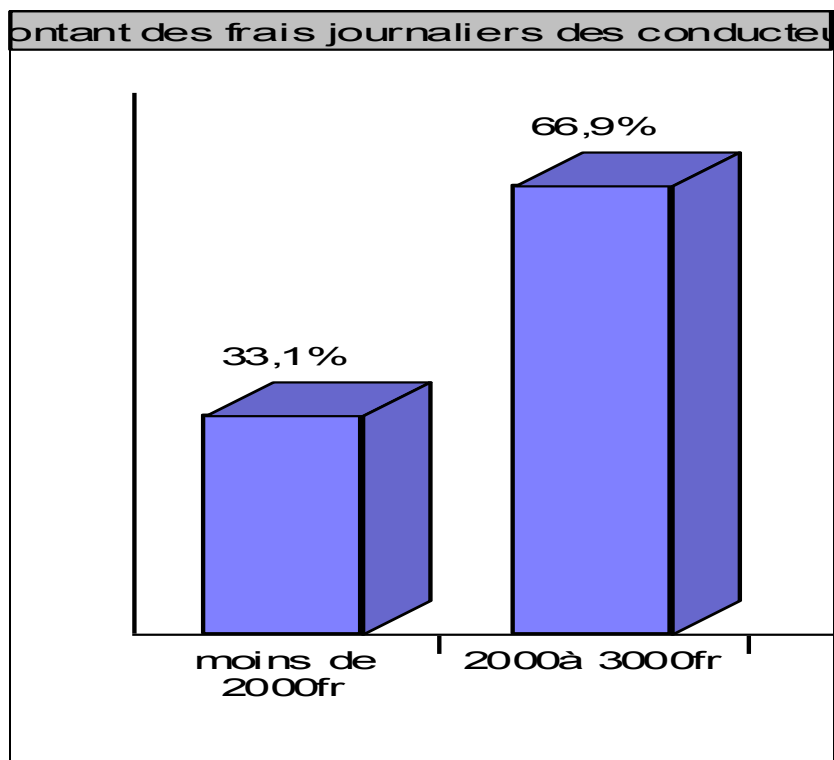
Les moto-Djakarta et les charrettes constituent les moyens de transport les plus utilisés par la population foundiougnoise. De ce fait, ces moyens de transport constituent une activité génératrice de revenus.



Graphique 18: Les gains journaliers des conducteurs

Source : enquête de terrain, août 2014

L'analyse du graphique du revenu journalier des conducteurs révèle que 81,0% d'entre eux réalisent des recettes journalières comprises entre 5000 et 7500 franc. C'est-à-dire de 150000 à 225000 franc par mois (gain journalier \times 30). Tandis que 19,0% d'entre eux déclarent réaliser des recettes journalières comprises entre 2500 et 5000 franc, soit 75000 à 150000 par mois. A la lumière de nos enquêtes, les conducteurs qui gagnent 5000 à 7500f par jour sont ceux des moto-Djakarta par contre pour les charretiers les revenus journaliers varient de 2500 à 5000 franc. Cependant, ces recettes varient d'un conducteur à un autre surtout pour ceux des moto-Djakarta. En effet, ces recettes sont fonction de la motivation du conducteur. Mais ces recettes connaissent des fluctuations qui dépendent souvent des périodes dans l'année. En effet, elles augmentent considérablement en périodes de fêtes notamment la korité, la tabaski, les fêtes de Noël et de Pâques durant laquelle les conducteurs peuvent gagner plus. Par ailleurs, l'activité du transport occasionne des dépenses journalières et des frais variables.



Graphique 19: Les frais journaliers des conducteurs

Source : enquête de terrain, août 2014

L'analyse du graphique du montant des frais journaliers des conducteurs montre que les deux tiers de ces derniers (66,9%) font des dépenses journalières comprises entre 2000 et 3000 franc, soit 60000 à 90000 franc par mois. Par contre, 1 /3 seulement de ces derniers (33,1%) dépensent moins de 2000 franc par jour. Ces dépenses sont pour les conducteurs de moto-Djakarta l'achat d'essence et pour les conducteurs de charrettes des frais d'alimentation du cheval. En dehors de ces frais journaliers s'ajoutent les frais variables qui sont les dépenses effectués pour l'entretien des moto-Djakarta, les soins pour les animaux, les frais de renouvellement des pneumatiques etc.

En plus, de ces revenus créés pour les populations il constitue un vecteur de développement endogène. En effet, suite au processus de décentralisation entamé au Sénégal depuis quelques décennies ; les collectivités locales sont obligées en plus des fonds de dotation, de créer des ressources additionnelles pour pouvoir prendre en charge les préoccupations de leurs populations. Et les moto-Djakarta et les charrettes participent à la mise en place de ces ressources dans la mesure où ils versent par jour(les charretiers) et par mois(les moto-Djakarta) dans les caisses de la collectivité locale.

Tous les conducteurs que ce soit ceux des moto-Djakarta ou des charrettes payent des taxes. Pour les charretiers, ils déclarent payer une taxe journalière de 100franc par jour à la collectivité locale. Par contre les conducteurs de moto-Djakarta payent une taxe de 2000franc

par mois mais ils disent que depuis le mois de février passé ils n'ont pas payé de taxe, car certains prétendent que les autorités locales n'ont pas de considération pour eux.

En effet, ces taxes constituent une somme d'argent et peuvent permettre à la commune de créer des recettes additionnelles qui, accompagnées des autres ressources du milieu peuvent promouvoir le développement local de celle-ci.

1.1.2. Les emplois créés

Le transport urbain assuré par les motos-taxis et les charrettes créent des emplois directs (les conducteurs) et indirects (les services de vente d'essence, les mécaniciens et vendeurs de pièces détachées) dans la ville de foundiougne caractérisé par un déficit d'emploi.

Pour les conducteurs et les propriétaires une inégalité de revenus est notée entre ces deux acteurs car le versement journalier s'élève à 2000fcfa pour les conducteurs de moto-Djakarta et à 3000fcfa pour les conducteurs de charrettes plus les charges d'essence, les nourritures du cheval etc. Il arrive parfois que les bénéfices des locataires soient supérieurs à ceux des propriétaires surtout pour les conducteurs de moto-Djakarta. En plus de cela les conducteurs de moto-Djakarta ont des abonnements mensuels qui sont d'un apport très considérable car un chauffeur de moto-Djakarta peut disposer de 2 à 3 abonnements soit 25000franc le mois, y exclut les huit(8) jours des weekends. En effet, les abonnements ne sont pas déclarés aux propriétaires, ce qui contribue largement au gonflement des recettes des locataires.

Cependant, en raison de 2000franc la journée, un propriétaire de moto-Djakarta peut gagner en un mois 52000franc (2000F x 26 jours) et un propriétaire de charrette 81000franc par mois (3000 x 27 jours) y compris le compte d'exploitant qui se fait tous les 15 jours et dont la gestion lui incombe. Cela permet au propriétaire d'avoir une indépendance financière par rapport aux besoins de base de la famille en charge. En ce qui concerne les conducteurs propriétaires que ce soit ceux des moto-Djakarta ou de charrettes, les niveaux de revenus sont beaucoup plus importants car n'ayant pas, à part les charges d'entretien, de versement journalier à effectuer.

Ainsi, le transport constitue non seulement un moyen favorisant l'insertion dans le tissu de l'économie urbaine mais il permet également d'assurer les dépenses quotidiennes surtout pour les mariés. Le transport à foundiougne surtout les motos-taxis ont fortement diminué le poids du chômage dans la ville. Selon eux, le banditisme ainsi que les vols sont quasi inexistants car beaucoup de jeunes qui s'adonnaient à ces maux ont trouvé un support.

Cela nous fait dire que les charrettes et les motos-taxis surtout constituent un créneau porteur d'emploi dans la ville de foundiougne et contribuent à freiner l'exode vers les grandes villes.

Cependant, tous les jeunes ne pensent pas faire carrière dans ce domaine. Ainsi, ce secteur constitue pour eux un emploi passager pour aller vers d'autres opportunités plus rentables.

1.2. Les contraintes du système de transport

Le transport urbain dans la ville de Foundiougne est confronté à un certain nombre de difficultés liées aux politiques locales en matière de transport.

1.2.1 Les contraintes du réseau routier

A Foundiougne, le réseau routier est totalement insuffisant et les routes déjà existantes sont dans un état de dégradation avancée. Cette situation constitue sans nul doute un frein à une mobilité productive et accrue de la population. Les routes sont marquées par leur étroitesse et leur mauvais état. Cette dégradation du réseau routier est même confirmée par les populations puisque 88,7% des usagers affirment que les routes sont actuellement en mauvais état. En saison des pluies, la circulation devient plus compliquée avec les inondations récurrentes.



Photo 4:L'état de dégradation avancée d'une route secondaire de la commune de Foundiougne

Source : enquête de terrain, août 2014(heure de prise : 19h29mn)

L'Etat de délabrement avancé des routes influe sur la durée des véhicules. Quant aux réseaux secondaires et tertiaires, leur état non revêtu constitue aussi une difficulté pour la circulation, amenant les conducteurs de moto-Djakarta à augmenter le tarif du voyage pendant l'hivernage car c'est difficile d'accéder certains quartiers. En effet, cet état défectueux du réseau routier est à l'origine de nombreux accidents et ces derniers sont fréquents chez les conducteurs de moto-Djakarta surtout. C'est un mode de transport qui est caractérisé par sa légèreté et le manque d'expérience des conducteurs animés par un esprit de concurrence entre eux.

La dégradation du réseau routier, l'absence d'un système d'assainissement, adéquat et fonctionnel, et l'insuffisance des ressources financiers ne sont pas sans effet sur la

redynamisation de l'économie locale et particulièrement sur les activités comme la pêche, le tourisme et l'agriculture.

1.2.2 .Les contraintes d'ordre organisationnel

Le transport est très mal organisé dans la commune donc la libéralisation est un paramètre par défaut. L'exemple de Foundiougne est assez illustratif.

La notion d' « informel » fait appel au « laissez faire » et à la tolérance de la part de l'Etat vis-à-vis de la diminution des agents de contrôle et de surveillance du système de transport, de la législation en vigueur, déterminés par le manque de volonté de celui-ci à répondre aux besoins des populations.

En outre, l'hypothèse de ce désengagement de l'Etat a entraîné des effets pervers dans le fonctionnement du système de transport dans la commune. Ces effets ont joué en faveur du développement, d'une part, d'espaces vides pour l'émergence de formes artisanales de transport parfois coûteuses et surtout dangereuses pour la population. La ville de foundiougne est ainsi un cas de figure intéressant où existent les conséquences d'une déréglementation planifiée des « moto- Djakarta ».

Le manque d'organisation dans le secteur des deux-roues est la preuve d'un défaut d'organisation flagrant. Ni l'un, ni l'autre (port de casque de sécurité et de la réglementation au niveau de l'exploitation) ne soient une priorité pour les conducteurs de moto «Djakarta ». L'accès à la profession étant très facile, il semble de plus en plus difficile pour les conducteurs de rassembler la recette quotidienne. L'exigence de versement dans un contexte de concurrence effrénée se traduit par des vitesses excessives des motos « Djakarta », ou par des changements d'itinéraires, à la recherche d'une clientèle. Ce manque d'organisation aussi engendre des coûts sociaux.

Pour les coûts sociaux se sont les accidents (surtout des blessés et dégâts matériels) qui sont difficiles à évaluer. L'analyse des statistiques des accidents sur la base des données de la gendarmerie et de la brigade des sapeurs-pompiers nous a révélé certaines données.

Car lors de notre entretien, l'adjoint au chef des sapeurs-pompiers nous a révélé que la plupart des accidents sont causés par des actes d'indiscipline et plus de 50 accidents sont notés pour l'année académique 2013-2014. Les accidents les plus fréquents mettent en cause les motos « Djakarta » et sont des défauts de maîtrise. Un autre problème est celui des fractures causées par les accidents soit du conducteur soit du client.

1.2.3. Les contraintes d'ordre techniques

1.2.3.1 Problème de stationnement et occupation irrégulière de la voirie publique

Un manque d'aires de stationnement bien défini a été constaté dans la commune de Foundiougne .Les conducteurs de charrettes et de moto-Djakarta surtout stationnement en général sur la chaussée ou à cheval sur les trottoirs provoquant des encombrements et obligeant des piétons à marcher sur la route.



Photo 5:Des charrettes au milieu de la chaussée sur la route principale

Source : enquête de terrain, août 2014(heure de prise : 20h19mn)

En effet, l'insuffisance d'aires de stationnements bien définis pour les charrettes et les moto-Djakarta surtout, les contraints souvent à stationner d'une manière peu rationnelle par rapport aux besoins de la circulation. Ces stationnements anarchiques concernent surtout, le quartier nord plus particulièrement le sous quartier escale qui abrite l'ensemble des activités économiques. A cela s'ajoute que la ville de foundiougne est non seulement mal éclairée mais elle est aussi dépourvue de pneus de signalisation. On note aussi l'ignorance ou l'indiscipline de certains conducteurs et usagers.

1.2.3.2 Absence d'éclairage public

En règle générale, les panneaux de signalisation et les feux optiques constituent des régulateurs de la circulation, leur présence permet la canalisation des flux. Cependant, il est rare de constater au niveau de la voirie de foundiougne la présence de panneaux .S'il en existait, ils ont presque tous disparu. L'absence d'éclairage public sur le réseau routier et dans les voiries internes constitue une contrainte sur les déplacements des populations surtout la nuit. Seuls quelques points stratégiques du centre-ville sont éclairés. Et Généralement, seuls

les moto-Djakarta circulent pendant la nuit et à une certaine heure. Ceci est illustrée par notre enquête de terrain car seuls 2,5% des conducteurs de moto-Djakarta roulent jusqu'à 23 heures. L'absence de mobilier urbain est, en partie la source de l'anarchie constatée surtout aux heures de pointes.

Les feux tricolores qui constituent des outils indispensables à la régulation de la circulation urbaine sont aujourd'hui inexistantes. Ils sont censés assurer la sécurité de la circulation et permet l'écoulement de celle-ci. Leur responsabilité est désormais confiée à la municipalité suite au processus de décentralisation au Sénégal. Leur non-respect rend notamment caduques leurs fonctions premières qui sont la régulation de la circulation et la sécurisation des usagers de la voie publique. Le déficit d'équipements et de signalisation adéquats dans la commune de foundiougne représente une contrainte majeure pour une bonne circulation.

1.2.3.3. Le non-respect du code de la route

L'indiscipline avérée de certains conducteurs surtout ceux des moto-Djakarta ne fait que renforcer les conditions d'insécurité de la circulation routière et constitue un danger pour les usagers de la voirie publique et les passagers. Certains conducteurs, surtout ceux des moto-Djakarta empruntent souvent des sens interdit pour acquérir de la clientèle, dès fois, ils s'arrêtent même au milieu de la chaussée pour prendre des clients. Ces actions constituent un frein à une bonne circulation. Il s'y ajoute aussi que beaucoup de chauffeurs surtout ceux des moto-Djakarta ne maîtrisent pas le code de la route par faute de formation adéquate car il s'agit de jeunes qui n'ont pas de profession et pour subvenir à leurs besoins ils se lancent dans le transport.

1.2.4. Les difficultés rencontrées par les conducteurs de moto-Djakarta et de charrettes

Le secteur du transport est assuré par des structures informelles. Les conducteurs de moto-Djakarta et de charrettes travaillent dans des conditions de précarité. Plusieurs raisons peuvent expliquer ces conditions :

- Le manque d'essence pour les conducteurs de moto-Djakarta ;

La commune de Foundiougne compte une seule station d'essence d'une faible capacité et est confrontée à des ruptures fréquentes de carburant. De ce fait, les conducteurs de moto-Djakarta sont confrontés à des difficultés, certains même disent qu'ils peuvent rester des fois des jours sans travailler à cause du manque d'essence. Et ceci aura des répercussions sur les conducteurs non propriétaires de leurs véhicules car ces derniers doivent verser chaque jour 2000 franc aux propriétaires.

- L'absence de contrat de travail surtout pour les conducteurs non propriétaires de leurs

véhicules. Les conditions d'engagement justifient aussi que les conducteurs ne bénéficient d'aucune protection sociale dans leur métier. Le plus souvent, le propriétaire confie son bien à une veille connaissance et les conditions d'embauche sont discutées verbalement. Dans cette situation le conducteur peut à tout moment perdre son emploi en cas de différent surtout de versement avec le propriétaire.

- Les problèmes liés à la nourriture des chevaux

Beaucoup de conducteurs de charrettes dénoncent le manque de magasins vendant du bétail dans la commune de foundiougne et la cherté des aliments de bétail. Selon les résultats du terrain, beaucoup de conducteurs de charrettes disent qu'il leur faut au minimum 1500 à 2000 franc par jour pour assurer la nourriture du cheval. Cette nourriture est généralement composée de sons de blé, de la fane d'arachide et du mil.

- Les difficultés aux conditions d'accès aux crédits sont aussi un des handicaps.

Cependant, rares sont les conducteurs qui y font recours aux crédits révélant parfois inadaptées aux réalités locales malgré la présence de certaines banques et des « Paradis fiscaux » qui demandent des taux d'intérêt élevé, des échéances de remboursement trop courtes et des modalités de constitutions de dossiers trop difficiles.

1.2.5. Les difficultés rencontrées par les usagers

Lors de notre enquête de terrain, les populations des quartiers cité benoit, thiarakholé, thiaméne sont confrontés aux problèmes d'accéder très rapidement à un moyen de transport. Ces derniers jugent que dans leurs quartiers il y'a pas de points de stationnement de moto-Djakarta, ni de charrettes car ces moyens de transport sont concentrés au nord de la ville plus particulièrement au sous quartier escale qui regroupe l'ensemble des activités économiques. Ces populations mettent beaucoup de temps pour attendre un moyen de transport, à défaut ils utilisent la marche à pied comme moyen de déplacement pour subvenir à leurs besoins.

Il s'y ajoute aussi que les populations des quartiers thiaméne, thiarakholé, mbelgor sont confrontés à certaines difficultés surtout en ce qui concerne l'accessibilité aux moyens de transports pendant la nuit pour la question d'évacuation d'urgence vers les structures sanitaires. Ces populations des quartiers font recours aux moto-Djakarta seulement pendant la nuit puisque les charrettes ne circulent pas la nuit. Et le recours aux moto-Djakarta compte tenu de leur défaillance en matière de confort et de vitesse lié au mauvais état des routes et l'absence d'éclairage public pose d'énormes difficultés.

1.2.6. Les contraintes économiques du transport

La commune de foundiougne est caractérisée par la pauvreté. En effet, cette dernière touche plus de la moitié des usagers qui dispose souvent d'un revenu mensuel inférieur à

100.000franc .Cette paupérisation se traduit par la faiblesse des activités socio-économiques génératrices de revenus. Elle est marquée par la prédominance des activités tertiaires comme la pêche, le tourisme, l'agriculture. Du fait de la pauvreté, le nombre des ménages qui disposent d'une voiture particulière est estimé à 1,8% et les propriétaires de ces voitures particulières sont constitués pour l'essentiel de cadres supérieurs exerçant des fonctions salariales dans le public ou le privé mais aussi par des commerçants grossistes. Ainsi la majorité de la population utilise les charrettes et surtout les moto-Djakarta pour ceux qui ont des revenus, à défaut les autres utilisent la marche à pied.

Selon les données de notre enquête, 34% des usagers juge le prix du transport cher, bien vrai que le tarif est fixé à 200 franc par personne à l'intérieur de la ville. Il s'agit des ménagères et des élèves qui n'ont pas de revenus, ces derniers utilisent souvent la marche à pied pour leurs déplacements .Ce tarif aussi peut atteindre 500à plus de 1000franc pour les enseignants qui vont dans les villages environnants. Ces derniers aussi jugent le transport cher car ils peuvent dépenser 13000à 25000franc par mois pour leurs dépenses de transport sans compter les dépenses de nourriture, d'électricité, d'eau etc.

1.2.7. Les contraintes politiques du transport

L'analyse des différentes politiques de gestion du transport dans la commune de foundiougne est à mettre en relation avec le niveau de développement économique de la commune .La ville a évolué dans un contexte économique marqué par l'insuffisance des activités humaines et économiques génératrices de revenus .En effet, cette situation économique de la commune remonte de la colonisation, avec la mise en valeur des régions côtières au détriment de ceux de l'arrière-pays. Après les indépendances, les autorités étatiques ont continué les mêmes politiques de développement des régions côtières, caractérisées par la mise en place des sociétés industrielles pourvoyeuses d'emplois et le développement des activités tertiaires.

Ces politiques n'ont fait qu'accentuer la paupérisation des régions de l'intérieur qui étaient des centres de collecte des produits agricoles. Toutefois, l'Etat a instauré des politiques d'aménagement du territoire pour tenter de corriger ce déséquilibre. Au demeurant avec le transfert des compétences aux collectivités locales mise en place par la politique de décentralisation des années 90,l'état a confié la gestion des collectivités aux élus locaux .Ils doivent intervenir dans la gestion de toutes les politiques relatives au développement de la commune dont ils tirent les financements de leurs propres ressources. Sous ce rapport, la commune de foundiougne est confrontée à un déficit budgétaire c'est-à-dire que ses ressources ne permettent pas de couvrir ses dépenses communales. Sur ce le développement du transport urbain dans la commune est confronté à de nombreuses difficultés.

En définitive, le rôle du transport dépend largement de la capacité du système existant à assurer de bonnes conditions de déplacement de la mobilité et spatialement bien structurée. Cependant, il présente de nombreux dysfonctionnements dont les moindres ne sont pas seulement des problèmes de desserte mais, il y a aussi l'état d'indigence des populations confrontées aux lourds fardeaux des dépenses quotidiennes (nourriture, eau etc.) déjà insupportables pour la plupart des ménages.

Une réflexion sur les initiatives à prendre pour les déplacements dans la commune devrait tenir compte de la nécessité absolue de créer des conditions d'une articulation efficace entre les quartiers centraux et ceux de la périphérie et de leurs ouvertures à l'extérieur plus particulièrement des villages environnants.

CHAPITRE 2 : PERSPECTIVES POUR UNE MOBILITE AMELIOREE A FOUNDIOUGNE

Les problèmes de la mobilité et du transport dans la commune de foundiougne demeurent le mauvais état des routes, l'insuffisance des moyens de transport, le manque d'organisation dans le système du transport etc. Dans cette perspective des actions doivent être entreprises pour une mobilité accrue. Suite aux diagnostics des problèmes de circulation, seront abordés dans ce deuxième chapitre les différents axes de propositions pour l'amélioration de la mobilité dans la commune de foundiougne.

2 .1.Construction et réhabilitation de nouvelles routes

La construction de routes est un impératif pour booster l'économie locale et développer les échanges économiques .Pour y parvenir, l'état doit accorder une priorité à la construction et à la réhabilitation des voiries intérieures. Car la commune de foundiougne souffre de l'état de délabrement de ses routes qui généralement ne font pas l'objet de rechargement .En tant que facteur déterminant du développement des échanges, les routes devraient renforcer la capacité des communes à prendre en charge la sécurité routière surtout avec les moyens alternatifs de déplacement : « les moto-Djakarta ».

Toutes les routes dans la commune de foundiougne sont en état de dégradation avancée. Sur ce, l'ouverture de la commune vers l'extérieur particulièrement vers les grands centres urbains est menacée. Réfectionner les routes car l'amélioration des conditions de transport doit rimer avec l'amélioration des conditions d'exploitation des réseaux routiers pour faciliter l'accès aux services de base tels que la santé, l'éducation, l'administration etc. qui sont essentiels pour la population. La priorité doit être accordée à la création de routes qui permettent la viabilisation de certaines zones en particulier les zones périphériques. Il s'agit entre autres des routes sinueuses, les routes dégradées.

En effet, la construction et la réhabilitation des routes doivent s'accompagner d'un système de transport cohérent et d'assainissements permanents. Elles doivent être entretenues en permanence pour favoriser une meilleure circulation des personnes et des biens. L'absence de routes goudronnées dans les quartiers périphériques engendre l'enclavement de ces zones et leur retard de développement économique. Le principal problème, selon Godard, X at., *Transport urbain en Afrique à l'heure de l'ajustement*, 1992, auxquels sont confrontés les planificateurs routiers et les responsables chargés du transport en Afrique « est l'obtention d'un financement fiable et régulier afin d'entretenir ces routes. Beaucoup de pays ont fini par résoudre ce problème en induisant un tarif routier (licences annuelles et redevance sur les

carburants) dont les recettes sont versées sur le compte d'un « fonds routier » afin d'éviter toute confusion avec les recettes générales de l'Etat⁷.

Cependant, plusieurs politiques ont été définies par les autorités locales afin d'améliorer la circulation des hommes et leurs biens dans la commune de foundiougne. Ces politiques concernent entre autres tous les quartiers de la commune en partenariat avec les acteurs du secteur des transports. Ces actions sont orientées vers la construction et la réhabilitation des routes et des pistes de production pour booster le développement socio-économique.

La commune s'est lancée dans un vaste programme de construction et de réhabilitation des réseaux routiers visant à améliorer le niveau de la desserte des zones très difficiles à accéder par le biais d'un vaste programme avec leurs partenaires au développement. Ces projets concernent la construction d'un tronçon de 15km de voiries à l'intérieur de la commune et la maintenance des routes en état de dégradation avancée. Cependant, il est important de montrer que ces projets restent toujours des politiques des élus pour être réélus car aucun tronçon de route n'a été construit depuis la date de lancement de l'appel d'offre.

En plus de la réhabilitation et de la construction des routes, il faut également :

- Régler le problème de l'éclairage public par une extension du réseau d'éclairage dans les quartiers comme thiaméne, cité benoit, thiarakholé, hlm mbelgor etc.
- Aménager des points de stationnements fixes pour les moto-Djakarta et les charrettes afin d'éviter tout encombrement de la voie publique ;
- Installer des feux tricolores le long des carrefours de la circulation surtout dans le quartier escale.
- Au-delà de ces feux nécessaires à la circulation, des trottoirs doivent être construits le long des axes pour faciliter la circulation pédestre.
- Réorganiser et réglementer le secteur du transport urbain et sa circulation dans la ville de Foundiougne en mettant en application les dispositions de l'arrêté interministériel portant réglementation du transport à deux roues surtout et du transport à traction animale bien vrai que ce moyen de transport n'est pas beaucoup sollicité pour les populations foundiougnoises
- Immatriculer tous les moto-Djakarta ;
- Construire des magasins vendant du bétail et contrôler le prix de la fane d'arachide ;
- Mettre en place un système performant d'évacuation des eaux de pluies qui sont à l'origine de la dégradation des routes et pour lutter contre les inondations qui

⁷ Godard. X, Teurnier. P, (1992) : Transport urbain en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le secteur public-Intets, 234pages.

constituent non seulement une entrave à la libre circulation des personnes et de biens mais aussi des facteurs de dégradation des routes bitumées

- Augmenter une autre station d'essence car c'est très sollicité par les conducteurs de moto-Djakarta et d'autant plus que les voitures qui quittent la Gambie passe maintenant par foundiougne ;
- Réfectionner la gare routière qui se trouve à l'entrée de la commune sur la route nationale5.
- Facilitation de l'accès au crédit aux conducteurs.

La réhabilitation permanente, l'élargissement des chaussées, la mise en place des panneaux de signalisation pour mieux sécuriser la circulation pédestre et automobile, sont des mesures fondamentales des élus de la commune de foundiougne. Néanmoins, à côté des routes de qualité, des moyens de dessertes adaptés doivent être mis en place.

2.2. Accroissement et diversification des moyens de transport

Compte tenu de la place importante qu'occupe la commune de foundiougne dans l'économie régionale plus particulièrement le ravitaillement en produits halieutiques et agricoles et de son marché en produits locaux, il est fondamental de mettre en place des moyens adéquats pour une bonne circulation de ces produits. Pour cela il faut diversifier les moyens de transport et l'adapter à la demande sociale. Par exemple créer des taxi-clandos qui desservent les populations au niveau des quartiers et même dans les villages environnants. Ces moyens (taxi-clandos) sont très sollicités par la population car lors de notre enquête de terrain en posant la question de savoir qu'elles sont les perspectives pour une mobilité améliorée à Foundiougne, les populations répondent sans hésiter « des taxi-clandos ».

Mais l'introduction de ses moyens de transport nécessite forcément des mesures d'accompagnement de régulation du système et de construction de la voirie puisque les routes ne permettent pas aux véhicules à 4 roues de faire la desserte. Ainsi, une concertation entre l'Etat, les autorités locales, les bailleurs de fonds locaux pourraient permettre de juguler les problèmes de déplacements par l'introduction de ces moyens.

En l'absence de telles mesures, ces véhicules risquent d'être noyés par les charrettes et les moto-Djakarta surtout qui sont aujourd'hui non seulement bon marché mais des habitudes de déplacements pour la plupart des foundiugnois .En plus, elles sont capables de faire les routes les plus sablonneuses. L'avantage de certains moyens comme les « Djakarta » réside dans le fait qu'ils peuvent entrer dans les quartiers très enclavés et jouent un rôle majeur dans le trafic urbain. C'est la raison pour laquelle la mairie parle aussi de financements pour renforcer aussi les moto-Djakarta.

Cependant, l'introduction d'autres moyens de transport comme les taxi-clandos et le projet de financement des moto- Djakarta doivent être suivis par une bonne formation des conducteurs pour assurer les dessertes.

2.3. Formation et encadrement des acteurs du secteur

L'augmentation des moyens de transport doivent s'accompagner d'une bonne formation des acteurs évoluant dans ce secteur et les inciter à se regrouper au sein des organisations professionnelles. L'insécurité sur la route est en grande partie provoquée par le comportement des acteurs surtout ceux des moto-Djakarta. Sur ce, les problèmes de circulation et les dangers disparaîtront certainement si le code de la route était respecté par tous. Dans ces conditions, plusieurs lignes d'actions sont proposées pour une amélioration des conditions de sécurité :

- + Revoir l'âge des conducteurs particulièrement les jeunes conducteurs de deux roues car à Foundiougne la majorité des conducteurs surtout ceux des moto-Djakarta sont constitués de jeunes ;
- + Accorder les permis de conduire à ceux qui ont subis une bonne formation ;
- + Sensibiliser les piétons et usagers à travers des campagnes de sensibilisation ;
- + Lutter contre l'indiscipline par des mesures de sécurité très strictes ;
- + Réglementer les moto-Djakarta par le port des casques car la réglementation du secteur doit aussi être une priorité afin de diminuer les risques de pertes humaines et de biens.
- + Pérenniser les emplois à travers des contrats de longs durés pour les conducteurs non propriétaires de leurs véhicules.
- + Assurer une couverture sociale pour les différents acteurs.

2. 4. Adaptation du coût du transport au revenu moyen des populations

A Foundiougne, il est très difficile de réduire le prix du transport urbain du fait du coût élevé du carburant pour les conducteurs de moto-Djakarta qui ne cesse d'augmenter et du prix du bétail pour les conducteurs de charrettes. Dans ce cas, l'Etat en collaboration avec les services déconcentrés doivent s'impliquer davantage sur la gestion du système de transport urbain à Foundiougne.

Si toutefois les infrastructures sont réfectionnées, les moyens de transport augmentés, le carburant subventionné davantage, le prix du bétail diminué, l'Etat pourrait en concertation avec les opérateurs privés proposer un barème de référence en tenant compte du revenu moyen des populations locales. Cette réduction tarifaire doit en fait s'accompagner de mesures et de stratégies de suivi pour une application durable.

Toutes réalisations et projets ficelés vont être bénéfiques pour le transport urbain dans la mesure où elles permettent de résoudre certaines difficultés auxquelles sont confrontés ces moyens de transports. C'est notamment le cas des inondations des routes en saisons des pluies mais également la difficulté d'accéder dans certains quartiers à cause d'axes trop sablonneuses qui rendent difficile la circulation.

Cependant les solutions aux difficultés de la mobilité et du transport dans la commune de Foundiougne doivent s'appuyer sur des politiques globales intégrant tous les acteurs locaux et les services déconcentrés. Ce qui justifie que ces acteurs jouent un rôle important dans l'organisation et le développement des échanges par le biais des transports et réseaux de communications.

CONCLUSION PARTIELLE

A foundiougne, le transport urbain joue un rôle fondamental dans la vie économique et sociale des populations. Mais, il connaît aujourd'hui de nombreuses difficultés à savoir l'état de délabrement avancé des routes, l'absence de points de stationnement fixes, l'insuffisance des moyens de transport etc.

Ainsi, apporter des réponses au problème de déplacement des foundiougnois consiste non seulement à prendre en compte les projets proposés pour une amélioration de la mobilité et du transport dans la commune de foundiougne mais aussi procéder à un aménagement de ce territoire, et apporter des investissements nécessaires pour relancer son économie et favoriser l'insertion des jeunes chômeurs.

Pour ce faire, l'Etat, les collectivités locales, les bailleurs de fonds, la société civile etc. sont appelés à conjuguer leur effort pour une meilleure mobilité dans la commune de foundiougne.

CONCLUSION GENERALE

La commune de foundiougne est caractérisée par un accroissement de sa population, une concentration des activités économiques au centre-ville plus particulièrement le sous quartier escale, et des fonctions administratives au quartier sud plus particulièrement le sous quartier HLM. Cette situation n'est pas sans effet sur les déplacements quotidiens de la population.

Ainsi, dans la commune de Foundiougne, les besoins de déplacement de la population varient selon les périodes de la journée. Certains se déplacent pour des raisons professionnelles, d'autres démographiques, sociologiques d'où l'importante de la demande de transport plus important que l'offre.

Au terme de notre étude, de nombreuses contraintes ont été observées notamment des infrastructures de transport insuffisantes, de la mauvaise qualité des routes, le manque d'organisation dans le secteur du transport surtout celui des deux roues, le manque d'essence à cause d'une seule station et le manque de magasins vendant du bétail etc. Ainsi, pour une bonne amélioration des conditions de mobilités urbaine à Foundiougne, il faut doter de cette ville d'un système de transport efficace et durable en vue d'une mobilité accrue et productive.

Pour cela, Etat, collectivités locales, opérateurs et usagers doivent s'impliquer sur la correction des déséquilibres entre l'offre et la demande de transport à Foundiougne par la mise en place d'une véritable politique de transport urbain. Cette politique sera axée sur l'amélioration des conditions de déplacements de la population à travers une offre diversifiée et adaptée, accompagnée bien sûr d'infrastructures de qualité, d'une bonne formation des acteurs du secteur mais aussi d'une révision des tarifs et des coûts. Ainsi, apporter des solutions à la mobilité et au transport urbain dans la ville de Foundiougne permettra d'abord :

Un accès facile aux équipements et services de base concentrés pour l'essentiel dans le quartier nord plus précisément le sous quartier escale ;

Ensuite redressera les potentialités économiques de cette ville qui à cause de mauvaises routes sont faiblement exploitées;

Et enfin luttera contre la pauvreté urbaine.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux

- Allemang(C)**, 2001, Petites leçons de Géographie, 1ère édition, PUF, Paris, 251p.
- Aydalet(P.)**, 1985, Economie Régionale et Urbaine, 269p.
- Beaujeu Garnier (J.)**, 1964, Traité de géographie urbaine, Armand Colin, Paris, 493p.
- Beaujeu Garnier (J.)**, 1980, Géographie Humaine, Armand Colin, Paris, 359p.
- Beaujeu Garnier (J.)**, 1997, Géographie Urbaine, Armand Colin, Coll. «U», Paris, 352p.
- Bourgnicourt(J.)**, 1981, « Transports informels dans les villes du tiers-monde : les remplacer ou les promouvoir ? », Dakar avril-mai.
- Bugnicourt(J.)**, **Coing(h.)**, 1998, transport en sursis ? Quelles politiques des petits transports urbains dans le tiers-monde? Document 13, ENDA, Dakar, 151pages.
- Brunet(R.)** et al, 2006, les mots de la Géographie Dictionnaire critique, reclus-la documentation française, Paris, 518p.
- CUSSET (J.M.)**, 1995, Les transports urbains non motorisés en Afrique : le cas de Burkina Faso, CEDRES, 138p.
- Ciattoni (A.)**, **Veyret (Y.)**, 2007, Les fondamentaux de la Géographie, 2èmeédition, Armand Colin, Paris, 301p.
- Derruau(M.)**, 1976, Géographie Humaine, édition Armand Colin, Paris, 428p.
- Derruau(M.)**, 1995, Géographie Humaine, Armand Colin, Paris, 446p.
- Georges (P.)**, 1965, Précis de Géographie urbaine, Paris, 288p.
- Gourou(P.)**, 1973, pour une Géographie humaine, Paris, Flammarion, 388p.
- Goussot(M.)**, 1998, Les transports dans le monde, Armand Colin, 96p.
- Lacour(C.)**, **Baratra(M.)**, **Leymarie(D.)**, 1981, croissance urbaine et desserte des zones périphérique, édition du Centre National de Recherche Scientifique, France, Paris, 219p.
- Macadon (J.)**, **Auphan(E.)**, **Barre (A.)**, **CHesnais (M.)**, 1997, les transports, Géographie de la circulation dans le monde, édition Armand Colin, Masson, Paris, 215p.
- Merlin(P.)**, 1984, La planification des transports urbains, Paris, Masson, 220p.
- Merlin (P.)**, 2000, Géographie Humaine, PUF, Paris, 578p.
- NDIAYE (.I)**, 2002, La planification urbaine et la problématique de la mobilité à Dakar, ENEA, DESS/ 2eme promotion, 93p.
- Patrick (B.)**, 2001: Mobilité Urbaine : Accra avril, pages 258.
- Ritter (J-P.)**, 1971, Géographie des transports, Paris, P.U.F, Colin, «Que sais-je»? , n 1427, 125p
- Wolkowitsch (M.)**, 1973, Géographie des transports, Armand Colin, Paris, 381p.

- Wolkowisch(M.)**, 1982, Géographie des transports, Armand Colin, Paris, 383p.
- Wolkowitsch (M.)**, 1992, Géographie des transports, Armand Colin, Paris 191p.
- Godard(X.), Teurnier(P.)**, 1992, les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement, Edition KARTHALA, INRETS, 324p.
- Godard(X.)**, 1994, les transports urbains dans les villes du Sud: recherche de solution durable, KARTHALA, paris, 368p.
- Godard (X.)**, 2002, Transport urbains et la ville en Afrique au sud du Sahara, INRETS, Paris, 408p.
- Godard (X.)**, 2006, Mobilité et Transport dans les villes en développement, IDDRI, 234p.
- Godard (X.)**, 2009, Colloque international Environnement et Transport dans des contextes différents, Ghardaïa, Algérie ENP, p134.

THESES ET MEMOIRES

- GUEYE (Yacine)**, Mobilité et transports dans l'agglomération urbaine Dakaroise : cas du quartier de Darou Salam 1 de Guédiawaye, Mémoire de Maitrise, UCAD 2010, 89 pages
- LAPOLICE (D)**, 2010 : Mobilité et Transport à Saint-Louis, Mémoire de maitrise, 84 pages.
- NDAO P. (A)**, 2001 : Mobilité et Transport dans la commune de Tambacounda, Mémoire de maitrise, 86 pages.
- MBOW (Latsoucabé)**, Dakar : Croissance et mobilité urbaine, thèse de doctorat d'Etat, Université de Paris X Nanterre, octobre 1992, 712 pages.
- NGOM (Ndèye)**, La problématique de la mobilité urbaine : L'accessibilité du centre- ville Dakarois par le système de transport collectif routier, thèse de doctorat, UCAD, septembre 2011, 317 pages.

PERIODIQUES

- ANSD**, Décembre 2010. Situation socio-économique au Sénégal, édition 2009/démographie p29.
- Bugnicourt (J.)**, 1981, transports en sursis? Dans le Tiers-monde, Enda Dakar doc13, 151.
- MORICE (A.)**, 1981, « Transports, « informels » pour les villes moyennes », in Transport en sursis Document tiers monde N°13.
- MBASSI(E.)**, 1981, « l'offre de transport par le secteur informel des villes du tiers monde », in Transport en sursis Document tiers monde N°13.

WEBOGRAPHIE

www.google.fr

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1: Répartition de la population par groupe d'âge	24
Graphique 2 : répartition des usagers interrogés selon leur genre	25
Graphique 3: Répartition des clients selon la profession	26
Graphique 4: Evolution de la population de la commune de Foundiougne de 1976 à 2013	27
Graphique 5: Moyen de déplacement utilisé selon le genre	41
Graphique 6: moyen de déplacement utilisé selon le revenu	42
Graphique 7: moyen de déplacement utilisé selon l'âge	43
Graphique 8: répartition des usagers par motifs de déplacement	44
Graphique 9: fréquence journalière des déplacements selon le genre	46
Graphique 10: répartition des motifs de déplacement des populations selon leur genre	47
Graphique 11: répartition des déplacements (retour) des populations durant la journée	48
Graphique 12: Répartition des moyens utilisés pour les déplacements	56
Graphique 13: Répartition des conducteurs par lieux de provenance	59
Graphique 14: Répartition des conducteurs selon l'âge et le niveau d'étude	59
Graphique 15: Répartition des conducteurs selon l'âge et le temps d'exercice du métier	60
Graphique 16: Répartition des conducteurs selon la situation matrimoniale et la durée du métier	61
Graphique 17: Répartition des conducteurs selon l'âge et leur statut d'occupation	62
Graphique 18: Les gains journaliers des conducteurs	65
Graphique 19: Les frais journaliers des conducteurs	66

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Echantillonnage pour les usagers	16
Tableau 2: Echantillonnage pour les conducteurs	17
Tableau 3: Répartition de la population de la commune de Foundiougne en 2013	28

LISTE DES PHOTOS

Photo 1: Un des points de stationnement de moto-Djakarta (arrêt embarcadère)	55
Photo 2: Une charrette transportant de la marchandise	57
Photo 3: Une moto-Djakarta sur la route principale	59
Photo 4: L'état de dégradation avancée d'une route secondaire de la commune de Foundiougne	70
Photo 5: Des charrettes au milieu de la chaussée sur la route principale	72

LISTE DES CARTES

Carte 1:localisation de la commune de Foundiougne	21
Carte 2:localisation des quartiers de la commune	30
Carte 3:Répartition des équipements de la commune	36
Carte 4:les différents flux urbains	50
Carte 5:localisation des infrastructures routières de la commune	54

Table des matières

REMERCIEMENTS	2
LISTE DES ACRONYMES ET ABREVIATIONS	3
INTRODUCTION GENERALE.....	4
I.PROBLEMATIQUE.....	5
1. Contexte	5
2. Justification	8
3. Objectifs de la recherche	9
3.1. Objectif général	9
3.2. Objectifs spécifiques	9
4. Hypothèses	9
5. Etat de l’art.....	10
6. Le cadre conceptuel.....	13
6.1. La mobilité	13
6.2 .Le transport.....	13
6.3. Les moyens de transport.....	13
6.4. Le déplacement.....	14
6.5.Système de transport.....	14
6.6. La commune	14
7. Méthodologie de recherche	15
7.1. La recherche documentaire.....	15
7.2 .La collecte des données	16
7.3 Traitement et analyse des données	17
7.4. Plan de rédaction	18
PREMIERE PARTIE:	19
SITUATION GEOGRAPHIQUE ET CARACTERISTIQUES DE LA COMMUNE DE FOUNDIOUGNE : IMPACT SUR L’ORGANISATION DU TRANSPORT	19
INTRODUCTION PARTIELLE.....	20
CHAPITRE1 : SITUATION GEOGRAPHIQUE ET CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DE LA COMMUNE DE FOUNDIOUGNE.....	21
1. Situation géographique de la commune de foundiougne.....	21
2. Caractéristiques physiques du milieu	22
2.1. Reliefs et sols.....	22
2.2. Climat et végétation.....	23

CHAPITRE 2: ASPECTS DEMOGRAPHIQUES, SPATIAUX ET POTENCIELS ECONOMIQUES	24
2.1. Aspects démographiques.....	24
2.1.1. Structure de la population par âge	24
2.1.2. Répartition des usagers interrogés	25
2.1.3. Caractéristiques socio-professionnelles de la population	26
2.2. Evolution de la population.....	27
2.3. L'organisation spatiale de la ville.....	28
2.3.1. Caractéristiques du site urbain et de son environnement proche.....	28
2.3.2 .Le périmètre communal: découpage en quartier et densité	29
2.3.3. Evolution spatiale et tendance d'extension urbaine	31
2.3.4. La fonction de la ville.....	31
2.4. Les secteurs d'activités dans la ville de foundiougne.....	31
2.4.1. La pêche	31
2.4.2 L'agriculture.....	32
2.4.3. Le commerce	33
2.4.4. Le Tourisme	33
2.4.5. Les équipements	34
CONCLUSION PARTIELLE	37
DEUXIEME PARTIE	19
OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORT DANS LA COMMUNE DE FOUNDIOUGNE.....	19
INTRODUCTION PARTIELLE.....	38
CHAPITRE 1 : LES FACTEURS DE LA DEMANDE DE MOBILITE	39
L'objectif de ce chapitre est d'étudier les facteurs de la demande de transport, les motifs de déplacements et les différents types de déplacements.....	39
1.1. Les facteurs de la mobilité.....	39
1.1.1. Les facteurs démographiques	39
1.1.2. Les facteurs socioprofessionnels	39
1.1.3. Les facteurs sociologiques.....	39
1.1.4. Moyen de déplacement utilisé selon le genre	40
1.1.5. Moyen de déplacement utilisé selon le revenu	42
1.1.6. Moyen de déplacement utilisé selon l'âge.....	43
1.2. Les motifs de déplacements.....	44
1.2.2. Les déplacements liés au travail	45
1.2.3. Les déplacements liés aux études	45

1.2.4. Les déplacements liés aux autres motifs.....	45
1.3. La fréquence journalière des déplacements selon le genre.....	46
1.4. La répartition des motifs de déplacement de la population foundiougnoise selon leur genre....	47
1 5. Les déplacements dans le temps et dans l'espace.....	48
1.6. Les déplacements dans l'espace	50
CHAPITRE 2 : OFFRE ET ORGANISATION DU TRANSPORT A FOUNDIOUGNE	52
2.1. Les infrastructures de desserte.....	52
2.1.1. Le réseau routier	52
2.1.2. Les points de stationnement	54
2.1.3. Les tarifications	54
2.1.4. Les itinéraires	55
2.2. Les moyens de déplacements	55
2.2.1. Les moyens non motorisés	55
2.2.2. Les moyens motorisés	57
2. 3.Les acteurs du transport.....	58
2.3.2. Les employeurs.....	62
CONCLUSION PARTIELLE	63
TROISIEME PARTIE :.....	38
ENJEUX ET CONTRAINTES DU SYSTEME DE TRANSPORTA FOUNDIOUGNE :	
PERSPECTIVESPOUR UNE MOBILITE AMELIOREE.....	38
INTRODUCTION PARTIELLE.....	64
CHAPITRE 1 : ENJEUX ET CONTRAINTES DU SYSTEME DE TRANSPORT	65
1.1. Les enjeux du système de transport.....	65
1 1.1. Les enjeux socio-économiques.....	65
1.1.2. Les emplois créés	67
1.2. Les contraintes du système de transport.....	68
1.2.1 Les contraintes du réseau routier	68
1.2.2 .Les contraintes d'ordre organisationnel	69
1.2.3. Les contraintes d'ordre techniques	70
1.2.4. Les difficultés rencontrées par les conducteurs de moto-Djakarta et de charrettes.....	71
1.2.5. Les difficultés rencontrées par les usagers	72
1.2.6. Les contraintes économiques du transport.....	72
1.2.7. Les contraintes politiques du transport.....	73
CHAPITRE 2 : PERSPECTIVES POUR UNE MOBILITE AMELIOREE A FOUNDIOUGNE	75
2 .1.Construction et réhabilitation de nouvelles routes	75

2.2. Accroissement et diversification des moyens de transport.....	77
2.3. Formation et encadrement des acteurs du secteur	78
2. 4. Adaptation du coût du transport au revenu moyen des populations.....	78
CONCLUSION PARTIELLE	80
CONCLUSION GENERALE	81
BIBLIOGRAPHIE	82
LISTE DES GRAPHIQUES	84
LISTE DES TABLEAUX	84
LISTE DES PHOTOS	84
LISTE DES CARTES	85

ANNEXE

QUESTIONNAIRE CONDUCTEURS

Août 2014 -MASTER2

IDENTIFICATION

1. Genre

- ☐ 1. Masculin ☐ 2. Féminin

2. Quel est votre age?

- ☐ 1. 18-24 ☐ 2. 25-34 ☐ 3. 35-49 ☐ 4. 50-64 ☐ 5. 65+

3. Quelle est votre ethnie?

- ☐ 1. wolof ☐ 2. sérère ☐ 3. diola
☐ 4. peul ☐ 5. autres

4. Quelle est votre situation matrimoniale?

- ☐ 1. célibataire ☐ 2. marié(e) ☐ 3. divorcé(e)
☐ 4. veuf(ve)

5. Quel est votre lieu de résidence?

- ☐ 1. escale ☐ 2. mbelgor ☐ 3. thiaméne
☐ 4. thiarakholé ☐ 5. cité benoit ☐ 6. hlm
☐ 7. autres

6. Si" autres "précisez

7. Quel est votre niveau d'étude?

- ☐ 1. primaire ☐ 2. secondaire ☐ 3. supérieure
☐ 4. coranique ☐ 5. aucun

QUESTIONS RELATIVES AUX ACTIVITES

8. Depuis combien de temps exercez vous ce metier?

- ☐ 1. moins d'1an ☐ 2. 2 à 4ans
☐ 3. 4à 8ans ☐ 4. 8à 12ans
☐ 5. 12à 16ans ☐ 6. plus de 16ans

9. En dehors de ce metier exercez vous une autre activé?

- ☐ 1. oui ☐ 2. non

10. Si oui laquelle?

11. D'où venez vous pour exercez ce metier?

- ☐ 1. foundiougne ☐ 2. région de fatick
☐ 3. autres régions

12. Quel type de véhicule disposez vous?

- ☐ 1. vélo ☐ 2. moto djakarta
☐ 3. charrette ☐ 4. pirogue
☐ 5. véhicule personnel ☐ 6. bus
☐ 7. car/ndiaya ndiaye ☐ 8. autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

13. Etes vous propriétaire de ce véhicule?

- ☐ 1. oui ☐ 2. non

14. Si non quelle est la profession du proprietaire?

- ☐ 1. agriculteur ☐ 2. éleveur
☐ 3. ouvrier ☐ 4. ménagere
☐ 5. commerçant ☐ 6. retraité
☐ 7. cadre moyen ☐ 8. cadre supérieur
☐ 9. autre

15. A quel moment exercez vous ce metier?

- ☐ 1. saisons sèches ☐ 2. saisons des pluies
☐ 3. en permanence

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

16. Combien gagnez vous par jour?

- ☐ 1. moins de 2500fr ☐ 2. de 2500à5000fr
☐ 3. 5000à 7500fr ☐ 4. plus de 7500fr

17. Quelle est la nature du versement?

- ☐ 1. journalier ☐ 2. semestriel ☐ 3. mensuel

18. Combien on vous paie?

- ☐ 1. 1000fcfa ☐ 2. 1000à 2000fcfa
☐ 3. 2000à3000fcfa ☐ 4. plus de 3000fcfa

19. Quel est le montant de vos frais journaliers?

- ☐ 1. moins de 2000fr ☐ 2. 2000à 3000fr
☐ 3. plus de 3000fr

20. Quels sont vos itineraires?

21. Avez vous vos propres axes?

- ☐ 1. oui ☐ 2. non

22. Est ce que les mesures sécuritaires sont appliquées?

- ☐ 1. oui ☐ 2. non

23. Si non pourquoi?

24. Avez vous des difficultés à circuler dans le réseau?

- ☐ 1. oui ☐ 2. non

25. Si oui quelles sont les difficultés?

26. Payez vous des taxes?

- ☐ 1. oui ☐ 2. non

27. Si oui combien payez vous?

- ☐ 1. moins de 1000fr ☐ 2. plus de 1000fr ☐ 3. autres

28. Si autres precisez?

29. Que transportez vous ?

- ☐ 1. marchandises
- ☐ 2. personnes
- ☐ 3. personnes et marchandises

30. Quel est le tarif par personne?

- ☐ 1. 200fr
- ☐ 2. plus de 200fr

31. Ce tarif varie t-il?

- ☐ 1. oui
- ☐ 2. non

32. Si oui à quel moment?

33. A combien s'élève t-il en ce moment?

- ☐ 1. 200fr
- ☐ 2. plus de 200fr

CONDITIONS DE TRAVAIL

34. Quelles sont vos heures de travaux?

- ☐ 1. 7h -13h
- ☐ 2. 7h- 14h
- ☐ 3. 8h- 13h
- ☐ 4. 8h- 14h
- ☐ 5. 8h -15h
- ☐ 6. 15h- 19h
- ☐ 7. 14h- 19h
- ☐ 8. 16h-18h
- ☐ 9. 16h-19H
- ☐ 10. 16h-20h
- ☐ 11. 16h- 21h
- ☐ 12. 16h -23h
- ☐ 13. 17h- 20h
- ☐ 14. autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

35. Quelles sont vos heures de pointe?

- ☐ 1. 7h
- ☐ 2. 8h
- ☐ 3. 9h
- ☐ 4. 10h
- ☐ 5. 11h
- ☐ 6. 14h
- ☐ 7. 15h
- ☐ 8. 16h
- ☐ 9. 17h
- ☐ 10. 18h
- ☐ 11. autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

36. Quelles sont vos heures de vide?

- ☐ 1. 7h-10h
- ☐ 2. 7h- 12h
- ☐ 3. 8h -10h
- ☐ 4. 10h- 11h
- ☐ 5. 10h- 12h
- ☐ 6. 12h- 13h
- ☐ 7. 13h- 15h
- ☐ 8. 13h- 17h
- ☐ 9. 13h-16h
- ☐ 10. 14h- 16h
- ☐ 11. 14h- 17h
- ☐ 12. 16h- 18h
- ☐ 13. autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

APPRECIATION DU CONDUCTEUR

37. Comment jugez vous le prix du carburant?

- ☐ 1. abordable
- ☐ 2. cher

38. Quels sont les principaux problèmes auxquels vous etes confrontés dans le cadre de votre travail?

39. Quels types de rapport entretenez vous avec les autres conducteurs?

- ☐ 1. bons
- ☐ 2. tendus

40. Quelles mesures préconisez vous pour une amélioration des conditions de mobilité à foundiougne?

QUESTIONNAIRE USAGERS

IDENTIFICATION

1. Sexe

☐ 1. Masculin ☐ 2. Féminin

2. Quel est votre age?

☐ 1. moins de 14ans ☐ 2. 15-24ans

☐ 3. 25-34ans ☐ 4. 35-44ans

☐ 5. 45ans-54ans ☐ 6. 55ans et plus

3. Quel est votre niveau d'étude?

☐ 1. primaire ☐ 2. secondaire ☐ 3. supérieur

☐ 4. coranique ☐ 5. aucun

4. Quelle est votre situation matrimoniale?

☐ 1. célibataire ☐ 2. marié(e) ☐ 3. divorcé(e)

☐ 4. veuf(ve)

5. Quel est votre lieu de résidence?

☐ 1. 1.escale ☐ 2. 2.mbelgor ☐ 3. 3.thiaméne

☐ 4. 4.thiarakholé ☐ 5. 5.cité benoit ☐ 6. 6.hlm

☐ 7. 7.autres

6. Quelle est votre profession?

☐ 1. agriculteur ☐ 2. éleveur

☐ 3. ménagere ☐ 4. ouvrier retraité

☐ 5. cadre moyen ☐ 6. cadre supérieur

☐ 7. autres

7. Si "autres" precisez?

8. Quelle est votre ethnie?

☐ 1. wolof ☐ 2. sérere ☐ 3. peul

☐ 4. diola ☐ 5. autres

9. Combien gagnez- vous par mois?

☐ 1. moins de 25000fr ☐ 2. de 25000 à 50000fr

☐ 3. de 50000 à 100000fr ☐ 4. plus

MOBILITE

10. Combien de fois déplacez-vous par jour?

☐ 1. deux fois par jour ☐ 2. plus de deux fois

11. Quels sont vos motifs de déplacements?

☐ 1. école ☐ 2. travail ☐ 3. marché

☐ 4. cérémonie ☐ 5. autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

12. Si "autres" precisez

13. Quelles sont vos destinations principales?

☐ 1. école ☐ 2. marché

☐ 3. travail ☐ 4. cérémonie

☐ 5. quartiers périphériques ☐ 6. villages environnants

☐ 7. autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

14. Si "autres" precisez1

15. L'accès à votre destination est-elle facile?

☐ 1. oui ☐ 2. non

16. Si" non" pourquoi?

17. Pendant quelle période vous y rendez le plus souvent?

☐ 1. jours ouvrables ☐ 2. week-en

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

18. Pendant quel moment de la journée vous revenez de votre lieu d'occupation?

☐ 1. matin ☐ 2. mi-journée ☐ 3. soir

☐ 4. pas d'heures fixes

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

DEPLACEMENTS EFFECTUES

19. Quel mode de déplacement utilisez-vous habituellement pour vous rendre à votre lieu d'occupation?

☐ 1. marche à pied ☐ 2. deux roues(djarkarta)

☐ 3. vélo ☐ 4. charrette

☐ 5. véhicule personnel ☐ 6. bus

☐ 7. car ☐ 8. ndiaga ndiaye

☐ 9. autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

20. Si "autres" precisez2

21. Parmi les facteurs ci-dessous quels sont ceux qui justifient votre choix pour ce mode de transport?

- ☐ 1. la souplesse du moyen de transport
- ☐ 2. la distance à parcourir
- ☐ 3. le confort
- ☐ 4. l'accessibilité
- ☐ 5. autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

22. Quelle est la durée du trajet?

- ☐ 1. moins de 10mn ☐ 2. 10 à 20mn ☐ 3. 20 à 30mn
- ☐ 4. plus de 30mn

23. Combien de temps mettez -vous pour attendre un moyen de transport?

- ☐ 1. moins de 10mn ☐ 2. 10 à 20mn ☐ 3. 20 à 30 mn
- ☐ 4. plus de 30mn

24. Combien dépensez-vous par jour pour vous déplacer?

- ☐ 1. 200à 300fr ☐ 2. 300à 500fr ☐ 3. 500à 1000fr
- ☐ 4. plus de 1000fr

QUESTIONS D'OPINIONS

25. Que pensez -vous du transport à foundiougne?

26. Que pensez-vous du cout du transport?

27. Les prix appliqués sont-ils juste à votre niveau?

- ☐ 1. 1.oui ☐ 2. 2.non

28. Comment jugez vous l'état des routes?

- ☐ 1. 1.bonne ☐ 2. 2.moyennement bonne
- ☐ 3. 3.mauvaise

29. Quels rapports entretenez vous avec les chauffeurs?

- ☐ 1. bon ☐ 2. mauvais

30. Quelles suggestions préconisez-vous pour une amélioration des conditions de mobilité à foundiougne?

31. Avez vous des difficultés dans vos déplacements?

- ☐ 1. oui ☐ 2. non

32. Si oui quels types de difficultés rencontrez vous?

33. Selon vous quelles sont les causes de ces difficultés?