

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre : Évolutions de mobilité quotidienne à Dakar (2000-2015)

Auteur(s) :

Lourdes Diaz Olvera Dr, Laboratoire Aménagement Economie Transports, lourdes.diaz-olvera@entpe.fr

Didier Plat, Dr, Laboratoire Aménagement Economie Transports, didier.plat@entpe.fr

Pascal Pochet, Dr, Laboratoire Aménagement Economie Transports, pascal.pochet@entpe.fr

Mots-clés :

Transport collectif, urbanisation, mobilité quotidienne

Résumé :

L'Afrique subsaharienne reste encore l'une des régions les moins urbanisées du monde. Cependant, l'émigration rurale et le solde naturel entraînent une croissance rapide des populations urbaines. Au plan spatial, cette dynamique se traduit par deux phénomènes concomitants. Les centres anciens continuent à se densifier, tandis que la prégnance d'un modèle d'urbanisme horizontal entraîne une extension des zones bâties plus rapide encore que l'augmentation des populations. Dans le même temps, les emplois restent encore largement concentrés dans les zones centrales, même si dans les autres quartiers de nombreux petits métiers se développent.

Ces dynamiques d'urbanisation reconfigurent les besoins de déplacement, à la fois en volume (du fait de la hausse des populations) et en structure (en entraînant par exemple une demande pour des parcours de plus en plus longs). Les autorités publiques, locales ou nationales, tentent de répondre à ces évolutions en adaptant l'offre de transport existante, à travers des tentatives de formalisation des transporteurs dit informels, mais aussi en cherchant à développer, généralement à l'instigation des bailleurs de fonds et de divers groupes de pression (Rizzo, 2015), des systèmes de transport de masse, principalement des BRT (Gauthier et Weinstock, 2010). Cependant, si les projets de BRT ont fleuri depuis le début des années 2000, peu sont aujourd'hui opérationnels. Dans le même temps, le transport informel reste extrêmement vivace et résiste aux tentatives d'encadrement, comme en atteste la floraison dans de multiples villes de services de motos-taxis (Diaz Olvera et al., 2016). Mais dans les deux cas, initiatives venues d'en haut ou initiatives venues d'en bas, les réponses en termes d'offre semblent se mettre en place avec retard par rapport aux évolutions de la demande de transport.

Dans ce contexte, comment les citoyens africains accèdent-ils au quotidien aux aménités urbaines, emploi et services de base tels que l'éducation et la santé ? Observe-t-on des évolutions dans leurs pratiques de mobilité ? Quelles sont les contraintes qui pèsent sur leur mobilité quotidienne du fait des caractéristiques de l'offre de transport ? La rareté de données adéquates permet difficilement de répondre de manière globale à ces questions. Les enquêtes auprès des citoyens sur leurs comportements de mobilité sont rares en Afrique subsaharienne. Cependant, Dakar, capitale du Sénégal, constitue de ce point de vue une exception majeure et nous permet d'examiner une étude de cas pour répondre à ces questionnements.

A l'instigation du CETUD, organisme public tenant depuis la fin des années 1990 le rôle d'une autorité organisatrice, deux enquêtes ménages mobilité ont été réalisées en 2000 et 2015, avec des méthodologies similaires et sur un périmètre administratif identique, la région administrative de Dakar qui englobe la totalité du périmètre urbanisé (Syscom, 2001 ; SITRASS, Curem, 2015). Les auteurs de cette proposition ont, à des titres divers, contribué à

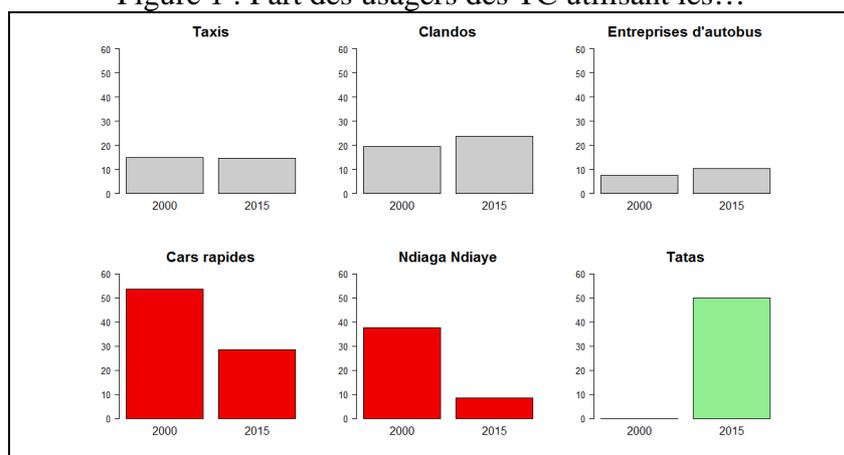
ces enquêtes et à leur analyse. Même si les questionnaires ne sont pas strictement identiques, la plupart des sections sont communes. Des informations générales sur le ménage (principales caractéristiques socio-économiques, du logement, possession de véhicules, conditions d'accès aux services de base...) sont recueillies auprès des personnes de référence du ménage. Puis chaque individu est personnellement interrogé sur ses caractéristiques propres : scolarité, emploi, revenus, accès et usage des moyens de transport, opinions sur les transports, etc. Une partie de l'entrevue est consacrée au recueil et à la description de chacun de ses déplacements de la veille (motif, trajets, mode(s), heures, durée, origine et destination, coût). Les échantillons disponibles comptent 2301 ménages et 8658 individus en 2000, 3176 ménages et 13415 individus en 2015.

La métropole dakaroise s'étend sur l'ensemble de la région de Dakar, constituée de quatre départements, Dakar, Guédiawaye, Pikine et Rufisque. Comme dans d'autres villes en développement, l'urbanisation s'étend rapidement dans des zones non aménagées, loin du centre, et souvent impropres à l'accueil de logements. Les zones d'habitat, régulier ou irrégulier, s'étendent depuis les années 1950 à Pikine, les années 1970 à Guédiawaye, et les années 1980 à Rufisque (Sakho, 2002). Du fait des caractéristiques géographiques du site, la dissociation entre les lieux d'activité et l'habitat est particulièrement forte et Dakar apparaît comme une « *ville compartimentée* » (Lombard et al., 2006 :199) où « *le divorce entre centralité fonctionnelle et centralité géographique constitue une des principales contraintes à la mobilité* » (Sakho, 2002). Le taux annuel de croissance de la population a décéléré au 21^{ème} siècle mais reste soutenu, passant de 4,2 % entre 1988 et 2000 à 3,0 % entre 2000 et 2013. La population est ainsi passée de 2,04 millions d'habitants à 3,26 millions en 13 ans, soit une progression de 60 %. Cette forte croissance n'a toutefois permis qu'un léger rééquilibrage spatial au profit principalement de Pikine et au détriment de Dakar, ce dernier département baissant de 40 à 36 % en termes de population. Mais il concentre toujours la majorité des emplois, en dépit d'une légère baisse (de 60 à 58 %).

Les évolutions du système de transport ont été plus marquées. L'équipement des ménages en véhicules reste faible. En 2015, 4,5 % disposent d'une moto (1,8 % en 2000) et 15,2 % d'une voiture (13,4 % en 2000). Les encombrements sont notables, en dépit de la mise en service récente d'une autoroute à péage, et compliquent également la circulation des véhicules de transport public, aux formes très diversifiées. Le CETUD a en effet cherché depuis sa création à « formaliser » l'activité des opérateurs par des incitations à un renouvellement du parc et à une structuration du secteur. Il a ainsi œuvré au maintien d'une entreprise parapublique, Dakar Dem Dikk, exploitant des grands bus et, surtout, poussé, avec l'appui de la Banque mondiale, au regroupement des transporteurs artisanaux en GIE, ce qui a permis le développement d'une soixantaine de lignes de midibus, communément appelés « tatas ». Au vu de leur fréquentation, le succès des tatas est indiscutable, même s'ils n'ont pas permis, comme ambitionné, de supprimer les multiples formes de transport informel, toujours très utilisées (Figure 1).

Les analyses comparatives entre 2000 et 2015 sont en cours. Mais les premiers résultats montrent que les améliorations de l'offre ont permis de maintenir les niveaux de mobilité des citadins et modifié la structure des pratiques quotidiennes, dans un contexte où le nombre de citadins de plus de 13 ans est passé de 1,35 millions à 2,28 millions. Le niveau de mobilité s'avère en effet très stable, passant de 3,2 à 3,3 déplacements par personne. La marche à pied reste le moyen de transport dominant, même si elle enregistre un léger recul (de 73 % à 68 % des déplacements), au profit principalement des transports collectifs. Ces évolutions se reflètent dans le profil d'usage modal des citadins. Alors que la proportion de personnes immobiles un jour donné est en légère augmentation, ces profils modaux montrent surtout un recul sensible des personnes n'ayant utilisé que la marche pour se déplacer (de 49 % des citadins à 39 %), au profit principalement des usagers des transports collectifs (de 31 à 38 %), les usagers de véhicules individuels restant stables (6 % des citadins).

Figure 1 : Part des usagers des TC utilisant les...



Ces évolutions renvoient aux transformations économiques et spatiales de l'agglomération dakaraise. Dans un contexte de faible équipement individuel en véhicules, l'accès à l'emploi et aux aménités urbaines en dehors du quartier de résidence pousse à un usage plus fréquent des transports collectifs, lorsqu'ils sont économiquement accessibles. La croissance de leur usage apparaît ainsi fortement concentrée sur les populations en âges d'activité et solvables, et bénéficie moins aux populations scolarisées et aux personnes âgées. Les temps d'attente des véhicules restent longs, les véhicules surchargés, les vitesses faibles, et de façon générale les citoyens émettent des avis très critiques quant à la qualité du service qui leur est proposé. Leur dépendance vis-à-vis des transports collectifs explique le maintien d'une offre informelle permettant de suppléer les carences qui demeurent dans l'offre de transport plus structurée. Le cas de Dakar montre ainsi l'ampleur des enjeux de mobilité et d'accès pour les villes d'Afrique subsaharienne connaissant une forte croissance démographique et spatiale. Des efforts soutenus et de long terme, tels que ceux entrepris par les autorités dakaraises en charge des transports, pourraient à terme permettre d'absorber le surcroît de déplacement liés aux évolutions démographiques. Toutefois, ils ne sont pas en mesure de résorber les difficultés structurelles de mobilités et d'accès à la ville que rencontrent les citoyens africains. Se pose alors la question d'une meilleure intégration des politiques de transports et d'urbanisme, afin notamment de réduire le déséquilibre entre zones d'habitat et lieux d'activités de toute nature, qui se traduit par une hausse tendancielle de la croissance des distances de déplacement.

Bibliographie

- Diaz Olvera L., Guézéré A., Plat D., Pochet P., 2016. Earning a living, but at what price? Being a motorcycle-taxi driver in a Sub-Saharan African city. *Journal of Transport Geography* 55, 165-174.
- Gauthier A., Weinstock A., 2010. Africa: Transforming paratransit into BRT. *Built Environment* 36(3), 317-327.
- Lombard J., Bruez F, Diakho A., 2006. Les transports sénégalais à l'aune du système-monde. In: Lombard J., Mesclier E., Velut S. (Eds). *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*. IRD Editions-ENS, Paris, 183-202
- Rizzo M., 2015. The political economy of an urban megaproject: The bus rapid transit project in Tanzania. *African Affairs* 114(455), 249-270.
- Sakho P., 2002. U comme Urbain ou Développement urbain et transport à Dakar. In : Godard, X. (Dir.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Karthala-Inrets, Paris-Arcueil, 331-342.
- Sitrass-Curem, 2015. *Enquête sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar*. Rapport d'Analyse final pour le compte du CETUD, Crédit IDA N° 47370-SN ; Projet P101415 ; Notice 2012/05/CETUD, 304 p. + ann.
- Syscom International, 2001. *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar (EMTSU) 2000*. Rapport d'analyse pour le CETUD. Syscom. Dakar, 201 p.