Urbanisation et dynamique des transports "informels" et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises : les cas de Touba, Thiès et Saint Louis

Djib Faye

▶ **To cite this version:**

Djib Faye. Urbanisation et dynamique des transports "informels" et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises : les cas de Touba, Thiès et Saint Louis. Géographie. Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 2013. Français. NNT : 2013BOR30005 . tel-00880883v2

HAL Id: tel-00880883

https://theses.hal.science/tel-00880883v2

Submitted on 19 Feb 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Université Michel de Montaigne Bordeaux 3

École Doctorale Montaigne Humanités (ED 480)

THÈSE DE DOCTORAT EN « GEOGRAPHIE»

Urbanisation et dynamique des transports informels et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises : les cas de Touba, Thiès et Saint Louis

Présentée et soutenue publiquement le 12 Février 2013 par

Djib FAYE

Sous la direction du Professeur émérite **Serge MORIN**

Membres du jury

Xavier GODARD, Directeur de Recherche INRETS/IFSTTAR Université d'Aix-Marseille

Jean VARLET, Professeur, Université de Savoie

Laurent COUDERCHET, Professeur à l'Université Michel de Montaigne Bordeaux 3

Serge MORIN, Professeur Emérite à l'Université Michel de Montaigne Bordeaux 3

UMR 5185 ADES

Aménagement, Développement, Environnement, Santé et Sociétés

12, esplanade des Antilles

33607 Pessac-cedex

Cette thèse de doctorat est dédiée à mon feu père, Serigne FAYE, disparu en août 1989, qui m'a toujours encouragé à poursuivre les études dès mon jeune âge. Elle est aussi dédiée à ma chère mère, Fatou FAYE, à ma femme Nogaye FAYE, à mon fils Saliou FAYE, ainsi qu'à mes frères et sœurs qui m'ont soutenu au quotidien et de manière indéfectible.

AVANT-PROPOS ET REMERCIEMENTS

Je profite de la fin de ce long travail de thèse que j'ai mené depuis plusieurs années pour remercier tous ceux qui m'ont apporté leurs soutiens moraux, matériels et humains commençant par ma famille, l'école doctorale, le laboratoire ADES, et les amis.

Je remercie mon Directeur de Thèse, Mr le Professeur Serge MORIN, qui m'a beaucoup aidé dans les moments difficiles aussi bien dans l'élaboration de ce travail que du point de vue moral, les membres du Jury, les professeurs Jean VARLET, Xavier GODARD et Laurent COUDERCHET d'avoir accepté de participer à cette soutenance de Thèse.

Je tiens aussi à manifester une grande reconnaissance à ceux qui m'ont hébergé durant mes séjours de terrain (Maréme Diop, Medoune FAYE, Cheikh MBOW, Bou SECK et leurs familles). Les amis du laboratoire ADES et LAM: Ousmane SARY, Jean louis SANKA, Maurice DIONE, Jérémy ROUAMBA, Youssouph SANE, M'baye N'DIAYE, Dolores BODMER, Enzoka SEVERIN, Nicolas LEMOIGNE et NDIAYE Adama.

Il s'y ajoute des amis et collègues de travail: Babacar PAYE, Makhtar BASSENE, Ahmad WAGUE, Banta WAGUE, Abdoulaye MANE, Mallé TIRERA, Claude KAYA et Zarifou OUREYA. Je remercie aussi le responsable de la bibliothèque Regards, Mr Carlos JENART et Madame Marie Louise pour m'avoir formé en cartographie.
J'adresse aussi une mention spéciale à FAYE Pape, FAYE Alla, DEVAU Martine et DIALLO Astou et Mame Weuli.

SOMMAIRE

Première partie. Urbanisation et diversification des pôles de centralité dans les villes de Touba, Thiès et Saint Louis 39

CHAPITRE 1 : LE CONTEXTE DU DEVELOPPEMENT URBAIN 43

CHAPITRE 2: TYPOLOGIES ET LOCALISATIONS DES CENTRALITES 75

Deuxième partie : Transports et mobilités dans les dynamiques urbaines 106

CHAPITRE 3: ARTICULATION ENTRE TRANSPORTS ET FORMES URBAINES 108

CHAPITRE 4. ORGANISATION URBAINE ET MOBILITES : ETUDE DES CAS DES QUARTIERS PERIPHERIQUES DE PIKINE, MEDINA FALL ET DAROU TANZIL 133

CHAPITRE 5: TRANSPORTS ET MOBILITES INTERURBAINES 152

Troisième partie. Les acteurs de transport : jeux de rôle complexes et stratégies 170

CHAPITRE 6 : LES OPERATEURS DE TRANSPORTS 171

CHAPITRE 7. LES DYSFONCTIONNEMENTS STRUCTURELS DU SECTEUR DES TRANSPORTS « INFORMELS » 188

CHAPITRE 8 : LES POLITIQUES PUBLIQUES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS URBAINS 202

INTRODUCTION GENERALE

Dans le champ de la géographie actuelle des transports, l'approche spatiale est privilégiée dans l'étude des systèmes de transports et des mobilités. Il existe un rapport dialectique entre transports et aménagement du territoire (Kaufmann et al, 2003)[1]. Les interactions sont réelles entre transports et territoires.

En milieu urbain, les transports constituent des leviers fondamentaux dans l'aménagement et la structuration spatiale à travers le drainage des flux et les connexions entre les différentes réalités sociales. Mais, lorsque le bâti précède les réseaux de transport avec l'urbanisation périphérique fulgurante, ce qui est souvent courant dans les villes africaines, des lieux de transport (stations, arrêts, petite gare routière, etc.) et de sociabilités arrivent en situation de rattrapage du front urbain. Des têtes de ligne de stations de transport, des petites gares routières « improvisées » et des arrêts émergent en périphérie urbaine.

Dans les périphéries des villes secondaires sénégalaises marquées par une urbanisation spectaculaire, l'arrivée des TC est une aubaine pour les populations qui y résident. Ces types de transport constitués de cars, taxis, calèches, Pick-up, « *clandos* » se sont imposés en réussissant à conquérir des parts de marchés considérables profitant de la crise de l'offre accentuée par l'urbanisation. Ils sont ainsi devenus le fer de lance du système de transport collectif grâce aux dessertes des lieux d'activités et des quartiers jusque-là marginalisés par les réseaux de transports classiques.

S'il nous parait intéressant de réfléchir sur l'influence mutuelle entre transport et espace, dans un premier temps nous nous attèlerons à examiner l'essor démographique et spatial et leur impact dans l'organisation des villes. L'urbanisation explosive et l'emballement des mécanismes de production urbaine, ont des effets plus marqués dans les périphéries urbaines éloignées où l'accessibilité est délicate pour les TC motorisés de grande capacité de charge. Et cela pose la question de l'adaptation de l'organisation urbaine aux pratiques de

[1] KAUFMANN, Vincent, et al. *Coordonner transports et urbanism*e, Lausanne, Presses polytechniques universitaires romandes, 2003, 236 p.

mobilité et aux transports dans des villes de plus en plus polycentriques avec des acteurs polytopiques.

Dans un second temps, nous passerons en revue le rôle des transports et des mobilités dans les mutations urbaines aux différentes échelles spatiotemporelles. Nous analyserons le rôle des transports informels dans la desserte des secteurs urbains différenciés : les grandes artères ont tendance à s'urbaniser de manière continue, alors que dans les extensions périphériques où l'urbanisation est désordonnée ou à faible densité, la qualité de desserte est souvent médiocre. L'impact des transports sur l'urbanisation y paraît plus faible.

En dernier lieu, nous étudions les jeux d'acteurs très complexes et les stratégies d'adaptation élaborées par les acteurs de transport. L'Etat et les collectivités locales essaient d'apporter des réponses face aux dysfonctionnements crées par les opérateurs de transport dans le secteur à travers des réformes intentionnelles, de nouvelles réglementations et la modernisation du secteur (renouvellement du parc de transport, formation des opérateurs de transport, mécanismes de financement des transports urbains, etc.).

Problématique

La question du rapport entre transports et fabrique de la ville constitue une problématique très actuelle. Ces deux facteurs entretiennent des rapports dialectiques, des dynamiques d'interaction et d'influence mutuelle.

Les transports constituent-ils des instruments privilégiés de production de l'habitat, des lieux d'activités et de sociabilités dans les villes secondaires de Touba, Thiès et Saint Louis? Les lieux d'activités et de sociabilités tels que les marchés, les rues commerçantes et les gares routières, qui émergent un peu partout dans la ville, sont-ils articulés aux TC? Les acteurs de ces types de transport très vétustes (+ de 20ans) contribuent-ils à créer des dysfonctionnements du système de transport et des mutations du cadre de vie (pollution et engorgements) ?

Hypothèses

Notre raisonnement s'appuie sur trois principales hypothèses :

*Les TC desservant les grandes artères densément habitées et les zones accessibles jouent un rôle capital dans le développement urbain.

* Le bâti structure l'espace dans les quartiers périphériques éloignés ou d'occupation « spontanée » qui se sont développés loin des nœuds et des voies de circulation. Il se développe des mobilités de proximité plus adaptées à ces espaces.

* Le service de transport est produit en dehors des règles établies. La déréglementation du système de transport est poussée à son paroxysme nécessitant l'intervention de pouvoirs public pour mettre en place des formes de régulation

Cadre conceptuel

Dans le cadre de notre méthodologique, nous mobiliserons des concepts très variés, mais qui sont articulés les uns avec les autres et faire aussi un état des lieux de la connaissance scientifique sur le sujet déterminé (urbanisation et dynamique des transports informels dans les villes secondaires sénégalaises de Touba, Thiès et Saint Louis). La thématique de cette thèse veut que l'on essaie de voir aussi dans quelle mesure il est possible d'actualiser, de critiquer et d'enrichir quelques concepts notamment ceux de « ville », de « mobilités » et d'«informel » dans le secteur des transports. L'objectif est de mettre en place une nouvelle grille de lecture.

« ville »

Définir la ***ville*** n'est pas chose aisée, c'est un concept complexe et très délicat et difficile à appréhender. C'est cette difficulté qui pousse Jacqueline Beaujeu-Garnier (1995)[2] à révéler son impuissance à définir cette notion : « *la ville, je sais ce que c'est tant qu'on ne me demande pas de la définir* ». Ce concept se décline en fonction des réalités sociales du moment, depuis le géographe allemand Walter Christaller à Michel Lussault, en passant par Karl Marx. Historiquement, la théorie de «la lutte des classes» de Karl Marx (1867) et celle «des lieux centraux» de Walter Christaller (1933) sont les fondements de la localisation et de l'analyse des activités et des phénomènes sociaux notamment en ville. Les théories sur les questions de centralité pour l'un et de la ségrégation sociale pour l'autre sont très répandues lors de la révolution industrielle et du capitalisme triomphant. Ils demeurent des questionnements contemporains fondamentaux.

Le concept de « ville » va connaitre rapidement des glissements sémantiques. Dès les années 1960, la ville est analysée comme un système complexe, un lieu d'interaction sociale avec des modèles et des paradigmes très variés. Pour Brian Berry (1967)[3]: « *la ville est comme un système à l'intérieur d'un système de vie».* C'est un système global et interdépendant dans lequel chaque changement produira des transformations à l'intérieur du système. Pour Chalas ((2000)[4], elle est évolutive, et sa forme se transforme dans le temps et dans l'espace. Mieux, pour Jacques Lévy et Michel Lussault (2003)[5] : la ville est la première phase d'organisation géographique et fonctionnelle. C'est un géotype de substance sociétale fondé sur la coprésence. La coprésence est le regroupement de maximum d'individus, d'activités ou de firmes sur un même espace dans le but d'accroître l'efficacité économique et des interactions sociales qui doivent être facilitées par la proximité géographique. C'est le modèle de la ville des courtes distances (Huriot et Bourdeau-Lepage, 2009)[6] appelée la ville

[2] BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. *La géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 4ème édition, 1995, 349p
[3] BERRY, Brian. *Geography of Market Centers and Retail Distribution*, New Jersey, Prentice-Hall, 1967, 145p.
[4] CHALAS, Yves, *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos, 2000, 206p.
[5] LEVY, Jacques et LUSSAULT Michel. (dir.). *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, 1034 p.
[6]HURIOT, Jean-Marie et BOURDEAU-LEPAGE, Lise. *Economie des villes contemporaines*, Paris, Economica, 2009, 57p.

compacte inspiré du « modèle d'Amsterdam » décrit par Jacques Lévy (2003). De la même manière, Jean Marc Offner et Denis Pumain (1996)[7] soutiennent aussi le modèle théorique de la « ville compacte » qui se basent sur la nécessité de valorisation et de rapprochement entre les services et les habitants pour favoriser *« un meilleur accès aux lieux de travail et de commerce* » (Egal, 1999)[8] et d'économiser de l'énergie (Pouyanne, 2004)[9], du temps, de l'espace et les coûts de construction des réseaux (routes, d'eau, d'électricité) relativement élevés dans la ville étalée. Ce modèle basé sur le rassemblement des habitants et des activités en un petit nombre de lieux favorise la mise en place d'une économie d'agglomération qui confine la mobilité sur des espaces peu vastes (Michel Lussault, 2007)[10], et permet l'usage de la marche à pieds et des véhicules lents tels la voiture hippomobile. Ces auteurs semblent avoir la nostalgie des villes d'avant la révolution industrielle dans lesquelles les citadins s'entassaient sur des espaces restreints. Ce modèle est devenu une véritable obsession de l'aménagement du territoire.

En revanche, avec la ville de la révolution industrielle, le « modèle de Johannesburg » caractérisée par l'étalement urbain considérée par certains auteurs comme « une pathologie de l'urbain » s'est imposé. Avec ce modèle, ce sont les mobilités alternantes et les navettes quotidiennes liées à la concentration des emplois dans certaines zones de la ville qui vont servir à définir la ville. Ces évolutions ont poussé, depuis les années 2000, l'INSEE à définir autrement la ville sans se baser forcément sur l'agglomération d'individus sur un espace c'est à dire sur la densité de l'occupation du sol et des activités, mais en s'appuyant sur les déplacements alternants et quotidiens pour des motifs liés au travail avec un système de mobilité fondé sur un réseau de transport efficace qui reconfigure les villes.

---

[7]OFFNER, Jean-Marc et PUMAIN, Denis. *Réseaux et territoires, significations croisées*, Paris, l'Aube, 1996, 280p.

[8] EGAL, Yves. « Morphologie urbaine et développement durable, favoriser la densité pour économiser l'énergie et la pollution », *Villes en développement*, n°44, Juin 1999, p2-3.

[9]POUYANNE, Guillaume. *Forme urbaine et mobilité quotidienne*, Pessac: Université Montesquieu, Bordeaux4, 2004.270p. (Th. Doctorat : Sciences économiques : Bordeaux IV : 2004) (LACOUR, Claude. Directeur de Thèse).

[10] LUSSAULT, Michel. *L'homme spatial : la construction sociale de l'espace humain*, Paris, Seuil, 2007, 266p.

Comme le montre Francis Beaucire (2006)[11], on accède de plus en plus « au dehors » à l'opposé de la ville médiévale limitée par des remparts, avec la diffusion de l'habitat, des activités, des fonctions urbaines et des modes de vie dans les zones périurbaines permises par les voies de circulation et les transports. Les entreprises, les firmes et les individus peuvent loger de plus en plus loin des centres villes autour des axes et des nœuds de transport à condition que la qualité de desserte soit bonne pour favoriser les connexions entre les pôles, et avec les lieux d'habitation. Les facilités de mobilité offertes par le développement des réseaux de transport et l'amélioration des connexions peuvent conduire à l'étalement résidentiel avec des gains de temps favorisés par l'augmentation de la vitesse. C'est la mobilité qui reconfigure le territoire et fait la ville dans les villes des pays du nord. L'automobile y est le principal motif de diffusion urbaine au-delà des limites urbaines héritées.

En revanche, dans les villes d'Afrique au sud du Sahara, notamment celles de Touba, Thiès et Saint Louis au Sénégal, l'étalement urbain est souvent le fait de l'explosion urbaine, créant un retard évident des TC, qui arrivent bien après, sur le bâti, hormis les zones urbaines situées sur les axes de transport. Les problèmes de mobilité s'y posent de manière criante, notamment dans les périphéries urbaines éloignées, du fait des contraintes relatives à l'accessibilité spatiale et au déficit infrastructurel. L'intégration des habitants, des activités et des territoires est partielle, rendant les perspectives de mobilités des couches démunies vivant dans ces espaces urbains périphériques très limitées.

Les « mobilités »

De nos jours, les mobilités sont de plus en plus croissantes à tel enseigne qu'elles sont devenues un enjeu majeur à tous les niveaux géographiques. Elles sont constituées de plusieurs types: résidentielle (changement de lieu de résidence), professionnelle (changement

[11] BEAUCIRE, Francis. *Ville compacte, ville diffuse*, Rennes, 2006, 12p. (603e conférence de l'Université de tous les savoirs, Rennes, 6 janvier 2006, 12p.

d'emploi ou évolution dans la profession), ou sociale (passer par exemple d'un statut social à un autre, en sortant du carcan de la reproduction sociale et des classes) et spatiale.

Dans le cadre de cette étude, nous nous intéressons particulièrement aux questions de mobilité spatiale. La mobilité spatiale est le passage d'un lieu de coprésence à un autre pour réaliser les interactions sociales (Wiel, 2002)[12] . Plus concrètement, elle représente la totalité des déplacements d'une unité de temps donnée dans l'objectif de réaliser un ensemble d'activités localisées dans l'espace (Olvera Diaz, 2002)[13], par le biais des modes de transports urbains (Andan, Faivre d'Arcier et Raux, 1994)[14] pour des motifs liés au travail, à la visite sociale, aux achats de biens, et à l'accès aux services de base, à l'école et aux administrations. Dans tous les cas, on constate un changement de position dans l'espace géographique aux différentes échelles d'espace (mouvements pendulaires quotidiens, migrations entre villes et campagnes, mouvements nationaux et transnationaux), et de temps (quotidien, hebdomadaire, saisonnier, pluriannuels, etc.) pour des motifs variés. Le motif du déplacement d'un individu ou d'un groupe est au cœur de l'analyse de Jean Pierre Orfeuil (2000)[15] qui appréhende la mobilité en rapport avec les tâches quotidiennes que l'individu cherche à réaliser en se déplaçant. Ces mobilités sont destinées, selon Pape Sakho (2002)[16], à satisfaire des besoins et à accéder aux services urbains, aux ressources économiques et aux emplois localisées dans des lieux distincts urbains.

Les mobilités entretiennent des interactions dynamiques avec la ville. Le développement urbain peut conditionner les choix opérés par les usagers en termes de déplacement et de moyen de transport dans un contexte d'urbanisation périphérique et de diversification des pôles urbains. La mise en place d'un système de transport est absolument

[12] WIEL, Marc. *Ville et automobile*, Paris, Descartes & Cie, 2002, 140 p.
[13] DIAZ OLVERA, Lourdes, PLAT, Didier, et POCHET, Pascal. « Etalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne », l'exemple de Niamey, in BUSSIERE, Yves et MADRE, Jean-Loup (dir.), *Démographie et transport* : Villes du Nord et Villes du Sud, Paris, Harmattan, 2002, p147-175.
[14] ANDAN, Odile ; FAIVRE D'ARCIER, Bruno et RAUX, Charles. « Mouvements, déplacements, transport : la mobilité quotidienne », dans *Encyclopédie d'économie spatiale*, sous la direction d'AURAY (J.P.), BAILLY (A.), DERYCKE (P.H.), HURIOT (J.M.), Paris, Economica, 1994, pp. 247-253.
[15] ORFEUIL, Jean Pierre. « La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite », in. Michel BONNET, Dominique DESJEUX (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 2000, p 53.
[16] SAKHO, Pape, « Urbain ou développement urbain et transport à Dakar », in Xavier GODARD, *les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala,2002, p331-342.

nécessaire pour améliorer les mobilités quotidiennes et conjurer la distance, qui à la fois sépare les réalités sociales et permet, si on la maîtrise, de rapprocher lesdites réalités au contact les unes des autres. La distance géographique n'est pas forcément une contrainte si elle est maitrisée par une mise en relation efficace des territoires urbains par le truchement des réseaux de transport de qualité. Avec la vitesse, c'est l'espace-temps qui prime sur la distance. Autrement dit, on considère que la métrique de la ville est de moins en moins topographique et de plus en plus réticulaire.

Au-delà de la dimension spatiale, les questions socioéconomiques sont souvent occultées dans l'analyse des mobilités urbaines notamment leur rôle fondamental dans l'exclusion des classes populaires lorsqu'elle faible ou absente. Les ressources économiques constituent un cadre référentiel, un indicateur pour déterminer le lieu d'habitation, les conditions de mobilité des populations urbaines et le choix du mode de transport utilisé qu'il soit motorisé ou non, individuel ou collectif. De manière générale, les niveaux de mobilité motorisée des couches paupérisées sont inférieurs à celles des « classes » aisées ou moyennes. Comme le montre bien Amakoé Adolehoumé (2005)[17] à travers le cas de Conakry, les pauvres sont proportionnellement moins nombreux dans les TC motorisés et se distinguent des citadins plus favorisés par un usage plus fréquent des modes de transports collectifs les moins onéreux notamment les véhicules hippomobiles et la marche à pieds. Lourdes Diaz Olvera (2005)[18] à travers ses études sur Dakar confirme cette idée selon laquelle les individus pauvres éprouvent des difficultés à dégager un budget suffisant pour leurs déplacements motorisés, et recourent fréquemment à la marche à pied. Raison pour laquelle, lorsque les distances s'allongent avec l'extension périphérique des villes, le nombre de déplacement quotidien baisse pour les actifs pauvres qui exercent souvent des petits métiers (restauration de rue, coiffure, maçonnerie, le petit commerce, etc.), les ménagères et les chômeurs. La contraction de leur champ d'action limite leur accès aux ressources économiques et aux opportunités offertes par les lieux d'activités et de services dans la ville.

[17] ADOLEHOUME, Amakoé et al. « Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry et à Douala », *Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne*, Avril 2005, Note 9, 4p.

[18] DIAZ OLVERA, Lourdes; PLAT, Didier et POCHET, Pascal. « Marche à pieds, pauvreté et ségrégation dans les villes d'Afrique de l'ouest : le cas de Dakar », in Marie-Andrée BUISSON et Dominique MIGNOT (Eds), *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Bruxelles, de Boeck, coll. Economie Société Région, 2005, p245-261.

Toutefois, il faut nuancer les différences de mobilité générale entre les catégories sociales riches et pauvres. Adolehoumé Amakoé (2005) à travers une étude effectuée pour la Banque mondiale conclut que si le niveau de revenu détermine le choix du mode de déplacement utilisé, néanmoins tous modes confondus, les individus pauvres se déplacent autant que les non-pauvres, mais ils utilisent moins les transports motorisés. Ils se replient sur les déplacements de proximité de moins d'une demi-heure en faisant usage de la marche à pieds ou des modes de transports lents. Ces deux types de transport sont d'accès relativement aisés dans les zones périurbaines du fait de leur disponibilité, de leurs coûts bas ou de leur gratuité et de leur souplesse dans la desserte de voies sableuses.

Aujourd'hui parler de mobilité, c'est recourir à un concept plus englobant qui constitue l'un des soubassements des théories de l'organisation de l'espace : **« l'habiter».** Ce terme n'est plus limité au fait de se loger ou de résider, il va au-delà du lieu de résidence et exprime « *l'ensemble des lieux de vie, l'ensemble des déplacements pratiqués par un individu ou un groupe et leurs relations à l'espace géographique* » (Lussault et al, 2007)[19]. Il est également plus conforme aux aspirations des habitants qui sont devenus des acteurs « polytopiques » qui habitent plusieurs lieux grâce à leur capacité de mobilité. La coprésence n'est plus une nécessité absolue si les mobilités permettent les connexions entre les réalités économiques et sociales situées dans des territoires. C'est la durée des déplacements entre les lieux qui intéressent les usagers puisque de toute façon le temps gagné et réinvesti en distance parcourue. L'amélioration des mobilités et les nouveaux modes « d'habiter » avec des dessertes urbaines efficaces peuvent donner lieu à une conception plus globale et plus systémique de la métropole urbaine où la proximité spatiale et topographique ne déterminera plus le choix du lieu de résidence. C'est l'espace des pratiques quotidiennes ou l'« espace de vie ». On est plus, ici, comme cela a été noté plus haut, dans la ville des proximités et des courtes distances.

Dans les villes de Saint Louis, Thiès et Touba que nous étudions, l'urbanisation périphérique et l'allongement des distances et des temps de parcours imposent des mobilités de plus en plus croissantes lorsque les conditions de déplacement sont réunies.

---

[19] LUSSAULT, Michel, PAQUOT, Thierry, YOUNES, Christ. *Habiter, le propre de l'humain*. *Villes, territoires et philosophie*, La Découverte, 2007, 384p.

Malheureusement, les mobilités y sont rendues délicates par les problèmes d'accessibilité spatiale et d'accès aux moyens de transports motorisés pour des populations qui cherchent à accéder aux réalités économiques et sociales très éclatées dans ces agglomérations urbaines. Les extensions urbaines se sont développées sans être véritablement accompagnées dans leur expansion de VRD et d'équipements structurants. Les périphéries urbaines de Touba, Thiès et Saint Louis à l'instar des villes d'Afrique au sud du Sahara, sont victimes d'éloignement résidentiel par rapport aux noyaux centraux qui abritent l'essentiel des équipements et des activités économiques. La marche à pieds et les charrettes occupent une place fondamentale dans les mobilités de proximité à cause de l'allongement des distances et de la médiocre qualité de desserte.

Cependant, il n'est pas pertinent d'analyser les questions de mobilité en occultant les opérateurs de transport qui mettent en place des moyens et des stratégies pour transporter les usagers dans les agglomérations urbaines. Ces opérateurs gèrent des entreprises de transports dits « informels » que nous nous proposerons d'expliciter à la suite de cette analyse.

Les transports dits «informels»

Pour saisir les termes de transport « informel », il faut d'abord commencer par définir le concept « informel » qui est analysée par plusieurs champs disciplinaires. Bien avant, le Bureau international du travail (1974) est l'une des premières organisations à proposer une définition du concept. Il pointe du doigt la facilité d'entrée, l'utilisation de ressources locales, l'emploi d'une main d'œuvre formée sur le tas, la petite échelle des activités et des technologies à forte intensité de travail. Alors que, Keith Hart (1973)[20] s'est appuyé sur les caractéristiques liées aux types emplois et aux revenus à l'opposé du rapport du Bureau International du Travail (BIT) qui privilégie les caractéristiques liées aux entreprises et aux unités de productions.

[20] HART Keith, « Informal income opportunities and urban employment in Ghana », *Journal of Modern African Studies*, 1973, 11 : p61-89.

Les économistes conçoivent « l'informel » comme un secteur mal organisé, sans comptabilité formelle, ni respect de la législation du travail. Son capital est souvent faible (Hugon, 1996)[21], et les capacités de production de ses unités limitées (Mutombo, 1997)[22]. Gelinas (1987)[23] s'appuie sur l'aspect juridique en considérant que les acteurs du secteur transgressent les lois profitant des faiblesses de contrôle de l'Etat. Ils ne déclarent pas leurs revenus comme cela se fait en général dans les Etats bien organisés.

Dans le secteur des transports, les définitions et caractérisations du concept « informel » sont multiples et variées, voire divergentes. Il est difficile pour les experts de classer ce type de transport par rapport aux modèles existants dans les pays développés. Pour Michel Rochefort (2000)[24] : « *le transport informel est l'utilisation de véhicules de transports en dehors de toute règle et structure issues des pouvoirs publics* ». Selon Cervero (2000)[25]: « *ce sont de multiples formes de transport non organisées par la puissance publique, relevant d'une initiative individuelle non contrôlée et surtout non sanctionnée, obéissant alors aux lois du marché et fonctionnant de manière illicite avec des degrés divers* ». Ces types de transport sont aussi qualifiés de populaire, d'artisanal, de transitionnel et d'illégal.

De notre point de vue, les transports dits « informels » sont des véhicules de transport de divers gabarits exploités par des acteurs privés professionnels ou occasionnels qui fonctionnent selon une logique de rentabilité économique sans prise en compte des intérêts des usagers et contournent souvent les règles établies par les pouvoirs publics. Dans leur mode de fonctionnement, ils engendrent des dysfonctionnements résultant des stratégies mises déployées par les acteurs du transport pour faire prospérer leurs activités. C'est aussi un secteur à la propriété très émiettée dans lequel, les marges bénéficiaires des transporteurs sont souvent faibles et irrégulières. Les faibles tarifs dont s'acquitte la grande masse pauvre pour leurs déplacements, ne suffisent pas à maintenir le secteur dans de bonnes conditions rentabilité et de fonctionnement au moment où les coûts d'exploitation des véhicules ont tendance à croître : carburants, pièces de rechange, main d'œuvre, taxes diverses, racket

[21] HUGON, Philippe. *Economie du tiers monde*, Paris, l'Harmattan, 1996, 112p.
[22]MUTOMBO, Kapanga. Mutations économiques de l'économie informelle, à l'économie informelle rurale, (Th. de Doctorat, 1997).
[23] GELINAS, Jacques. *Et si le tiers monde s'autofinançait*, Paris, Ed. Dunod, 1987, 147p.
[24] ROCHEFORT, Michel. *Le défi urbain dans les pays du Sud*, Paris, l'Harmattan, 2000,184p.
[25] CERVERO, Robert. *Informal transport in the developing World*, Unchs, Nairobi, 2000, 288p.

policier, etc. Le matériel roulant d'occasion est le seul capable s'adapter au faible budget e déplacement de certaines catégories sociales habitant des territoires urbains de plus en plus éloignés.

En revanche, le terme « informel » apparaît encore flou et très incommode pour désigner les transports non conventionnels par opposition au système de transport public plus respectueux des réglementations. Il doit être relativisé puisque la transgression est partielle. Ces opérateurs de transport dits « informels » détiennent une licence d'exploitation et un agrément délivrés par les autorités publiques et payent des taxes. Ils sont régulés et encadrés par les pouvoirs publics, même s'ils échappent çà et là à certaines règles.

Du point de vue de l'offre, les transports dits « informels » sont composés au Sénégal de « *cars rapides* », de cars « *Ndiaga Ndiaye* », de bus, de minibus, de taxis (clandestins, officiels et « 7 places »), de camions réformés, de camionnettes Pick-up et de transports hippomobiles et de deux roues dans quelques villes comme Kaolack et Ziguinchor.

PLANCHE I: LES TYPES DE TRANSPORTS DANS LES VILLES DE TOUBA, THIÈS ET SAINT LOUIS

Les cars rapides à Saint Louis

Des camions réformés à Touba

Les minibus Tata à Touba

Les cars N'Diaga N'Diaye

> Ces types de transports collectifs « informels » nés de l'inventivité des opérateurs sont apparus dans un contexte de crise du transport public et d'absence de l'Etat. Malgré leur vétusté et leur caractère illégal, ils sont devenus indispensables aux mobilités des personnes dans les villes sénégalaises. **(FAYE, D.2009)**

En premier lieu, les « *cars rapides* » sont d'anciennes fourgonnettes Renault SG2, SG3 et SG4 de couleur jaune et bleue avec 23 places assises transformés par des artisans locaux qui y installent fenêtres, sièges, porte-bagages et marchepieds. Ils sont apparus aux marges des transports à Dakar dans les années 1940 coïncidant avec le développement du réseau routier national. On les retrouve dans les villes de Dakar, Saint Louis et Kaolack qui ont bénéficié du renouvellement du parc en 1976. Alors que les cars « *Ndiaga Ndiaye* » sont

également des fourgonnettes de marque Mercedes 506, 607, 608 de couleur blanche ou bleue transformées radicalement avec le découpage de fenêtres et l'installation de banquettes de 32 à 42 places par véhicule. Le néologisme « *Ndiaga Ndiaye* » est inspiré du nom du pionnier de ce type de véhicule dans le transport de personnes, devenu propriétaire à lui seul d'un parc de 300 cars. Il a réussi à constituer un parc très fourni depuis les années 1980-90 qui correspondent aux périodes de grave crise de la compagnie publique de transport à Dakar, la Sotrac. Cela dit, Thiès est la seule ville parmi celles que nous étudions à accueillir « *Ndiaga Ndiaye* » laissant les camionnettes à la cité religieuse de Touba. Les Pick-up sont des camionnettes bâchées destinées à l'origine au transport de marchandises, et qui ont été adaptées de manière artisanale au transport collectif de personnes grâce à l'installation de deux bancs transversaux de sept places chacun. Ils servent de ce fait connecter les marchés *Ocass* de Touba à celui de M'Backé d'où leur dénomination « M'Backé -Touba ».

En revanche, les taxis *« clandos* » dont le terme est tiré du néologisme clandestin, résultent d'un fonctionnement parallèle d'une activité de transport en dehors des règles formelles établies et du cadre de la légalité. Les « *clandos* » exploitent des services de transport sans autorisations administratives requises ni licence ou agrément faisant fi de la réglementation en vigueur et profitant du laxisme de l'Etat et des autorités municipales. L'absence de textes réglementaires au niveau local accentue la clandestinité de ces taxis, ce qui rend difficile l'estimation du parc des taxis « *clandos »* qui sont enregistrés dans les fichiers des services de transport comme des voitures particulières. Ces taxis collectifs sont des véhicules de très diverses marques (Renault, Peugeot, Honda, etc.) sans signes distinctifs, ni couleurs distinctes, ni compteurs, et ne sont équipés que de 4 à 5 places.

PLANCHE 2: DES TAXIS « CLANDOS » EN ÉTAT DE DÉLABREMENT

a) Les « clandos » sont de véritables « *tétanos* » qui assurent une grande partie du transport urbain au Sénégal. Ils posent des problèmes de sécurité, de pollution et de qualité de service. **Source: FAYE. D (2009)**

b) Ces véhicules de type clandestin en état de dégradation avancée sont souvent surchargés et ne font l'objet d'aucunes garanties de sécurité aussi bien pour les personnes et pour les biens. **Source : seneweb.com (2006)**

Ailleurs, les véhicules hippomobiles constitués de calèches et les charrettes sont des types de transport très prisés dans les marchés et dans les périphéries urbaines difficilement accessibles. La charrette qui est un véhicule de deux roues à ridelles est à la base utilisée dans les campagnes pour transporter les récoltes ou les marchandises dans les *Loumas* ou marchés hebdomadaires ruraux. « *Les charges peuvent atteindre jusqu'à une vingtaine de sacs de 100kg soit 2 à 2,5 tonnes* » (Wilhelm, 1997)[26]. Elle a été transposée en milieu urbain pour le transport de matériaux divers (fripes, produits vivriers et matériaux de construction) entre marchés, entre pôles de commerce et magasins de quartier, avant de servir au transport de personnes. Lorsqu'elle est utilisée pour le transport de personnes, elle est aménagée de tel sorte que son attelage est à fond plat sans ridelles, ce qui lui permet de transporter une dizaine de passagers, accolés et serrés latéralement les uns aux autres, dos à dos, laissant les jambes pendantes à l'extérieur du plateau (Planche n°3). Ce mode de transport est utilisé dans les villes sénégalaises depuis la période coloniale, au cours de laquelle, les quartiers indigènes n'étaient pas encore desservis par le transport public.

En revanche, la « calèche » est à la base un véhicule de quatre (4) roues découverte et munie de sièges surélevés. Au Sénégal, il s'agit d'un véhicule de deux roues appelé «*weutir*» en *wolof* et tractée par un cheval ou un âne avec une capacité maximale quatre (4) sièges.

[26] WILHELM**,** Laurence. « Le transport et l'approvisionnement inter-marchés dans les villes de l'Afrique », *Revue Aliments dans les villes,* bulletin 133, vol 2, Juillet 1997, 25p.

PLANCHE 3 : CHARRETTES ET CALÈCHES DANS LES VILLES SECONDAIRES DU SÉNÉGAL

a)Tous les grands axes routiers de la ville de Touba sont innervés par les charrettes très prisées par la clientèle du fait de sa souplesse et ses prix abordables. (**FAYE. D, Mai 2009).**

b) À Guet N'dar dans la Langue de Barbarie, les « calèches » relient le quai de pêche au sud au marché N'Dar Toute. Elles assurent essentiellement les mobilités des mareyeuses et des ménagères. **FAYE.D (Mars 2009).**

La marche à pieds, déplacement à pieds dans l'espace géographique, est un exercice à portée spatiale limitée pour la grande majorité des usagers qui n'utilisent ce moyen de déplacement que sur quelques kilomètres, mais aussi pour une durée de temps limitée. La majorité des ménages sénégalais se déplace sur des distances inferieures à 1km pour accéder à un service de proximité à pied contre 60 à 65% des déplacements pédestres à Bamako et à Niamey à l'instar de la majorité des usagers des villes d'Afrique Sud du Sahara où la marche à pieds représente selon Xavier Godard (2008)[27] 50 à 80% des parts de déplacements. Dans les petites et moyennes villes sénégalaises, près du tiers des citadins notamment les néo-urbains fraichement arrivés marchent en moyenne 30 minutes pour atteindre un transport public (DPS, 2004)[28] soit près de 2,5km à cause des problèmes d'accessibilité spatiale nés de l'urbanisation périphérique et de la crise de l'offre des TC motorisés notamment dans les quartiers périphériques nouvellement crées. En revanche trois quart (75%) des déplacements s'effectuent avec un véhicule motorisé au-delà de 3km. Cette proportion atteint 74% à Dakar qu'on dépasse le premier kilomètre. En deçà de ce seuil d'un kilomètre 80% des déplacements se font à pieds dans la capitale (Syscom, 2001)[29]. Le principal enseignement à retenir est que la marche est sous-utilisée sur les longues distances. Autrement dit, la part de la marche à pieds baisse dans les déplacements globaux avec l'accroissement des distances. Cela dit, lorsqu'il s'agit de déplacements de proximité, la mobilité pédestre augmente.

Si le recours à la marche à pieds relève fortement des problèmes d'accessibilité et de moyens économiques, dans les centres villes, il est lié aux engorgements gigantesques crées par le débordement des activités commerciales sur les trottoirs et le stationnement anarchique, notamment à proximité des grands marchés comme Sor à Saint Louis, *« Ocass* » à Touba ou *Sandaga* à Dakar. Ces congestions urbaines ralentissent la circulation automobile et incitent plus à la marche à pied qui y est parfois plus efficace que les transports motorisés. Il est parfois plus rapide de se déplacer à pied dans les centres encombrés.

---

[27] GODARD, Xavier. « Mobilité urbaine en Afrique : quels modèles et quelles inflexions face aux défis de l'énergie et du climat ? », *Revue Global Change*, 2008, p109-111.

[28] DIRECTION DE LA PREVISION ET DE LA STATISTIQUE. *2ème Enquête Sénégalaise Auprès des Ménages*, Juillet 2004, 260p.

[29] SYSCOM. *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains* (Emtsu), Dakar, (Rapport final pour le CETUD : conseil exécutif des transports urbains de Dakar), Août 2001.

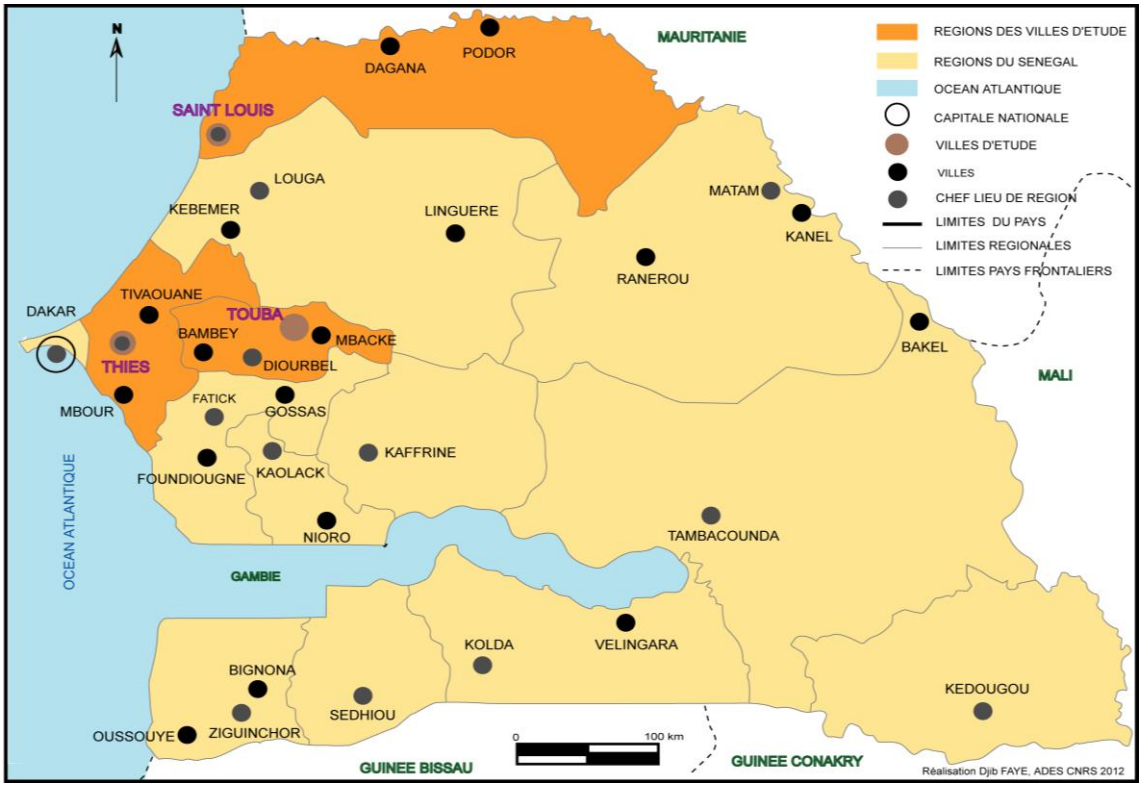
Présentation des villes d'étude : Touba, Thiès et Saint Louis ?

Le choix d'étude des villes secondaires de Touba, Thiès et Saint Louis n'est pas fortuit, ni dénué de sens. Ces villes secondaires cristallisent des enjeux urbains actuels de l'urbanisation (fonciers, politiques, économiques, infrastructurels, sociaux) dans un contexte de tassement de l'urbanisation dakaroise. Même si la suprématie dakaroise n'a jusqu'ici rencontré aucun contrepoids valable dans l'armature urbaine nationale (M'Bow, 1992), du fait que les autorités coloniales avaient ciblé à l'époque des espaces à mettre en valeur en rapport avec les stratégies politiques, économiques ou militaires de l'époque au détriment d'autres espaces qui présentaient moins d'intérêt. Cependant, ce déséquilibre des structures urbaines s'est renforcé dans la période postcoloniale malgré des esquisses de décentralisation des années 1970 qui n'ont pas eu les résultats escomptés dans le rééquilibrage du réseau urbain sénégalais.

Depuis quelques années l'armature urbaine sénégalaise a beaucoup évolué. Des villes, autre que la capitale, prennent de plus en plus de place et se renforcent du point de vue démographique et économique. Touba a essayé de rééquilibrer ne serait-ce que modestement le réseau urbain sénégalais à l'instar de Thiès, Kaolack, Mbour, Richard Toll, Ziguinchor, Diourbel et Saint Louis.

Au-delà de l'urbanisation spectaculaire de ces villes ces dernières décennies, les facteurs historiques, géographiques, communicationnels, économiques, religieux, culturels, politiques et démographiques sont tout aussi déterminants dans notre choix.

CARTE 1: TOUBA, THIÈS ET SAINT LOUIS DANS LE RÉSEAU URBAIN SÉNÉGALAIS



Historiquement, Thiès et Saint Louis sont à l'origine respectivement un poste militaro-administratif et une ''habitation fortifiée''.

Thiès doit leur création à la volonté du gouverneur Pinet-Laprade de sécuriser ces étapes précitées pour les caravanes venues des routes du *Cayor*[30] attaquées fréquemment par les guerriers *Serer-None*, et de s'occuper du front sud de la conquête coloniale. Donc, les garnisons militaires françaises qui y étaient stationnées en font une zone étape très sûre de telle sorte que Pinet Laprade a rapidement encouragé l'extension du village sous la protection du poste qui abritait déjà le commandement du cercle, des troupes du corps d'infanterie de marine, des artilleurs et des médecins.

[30] *Le Walo* est un ancien royaume issu de l'éclatement de l'empire Wolof et qui occupe la région centrée sur le delta du fleuve Sénégal, dans le nord-ouest du pays, autour de Saint-Louis du Sénégal. Alors que *le Baol* est un ancien royaume du centre du Sénégal issu de l'éclatement de l'empire du Djolof au milieu du XVIè. Le Baol occupe actuellement la région de Diourbel. En revanche, *le Cayor* ou Kadior est un ancien royaume vassal de l'empire *Djolof* situé entre les fleuves Sénégal et Saloum et qui a pris son indépendance à la bataille de Danki en 1549.

Thiès est devenu rapidement un hub ferroviaire qui a supplanté l'ancien poste militaro-administratif. À l'instar du transport aérien, l'avantage d'un hub est qu'il autorise des liaisons qui prises une à une n'existeraient pas autrement (Varlet, 1997)[31]. Thiès a l'avantage d'être la seule ville du pays traversée à la fois par deux axes ferroviaires : Dakar-Saint Louis et Dakar-Niger. Ces deux voies ferroviaires construites en 1885 et en 1924 constituent le fer de lance de ce carrefour. Déjà dans les années 1950, Georges Savonnet (1956) remarquait que « *la ville de Thiès semble avoir poussé par un coup du sort à un carrefour quelconque de la brousse africaine où les voies de communications modernes sont venues promouvoir sa fortune* ».. Comme l'a bien montré Assane Seck (1970)[32] :

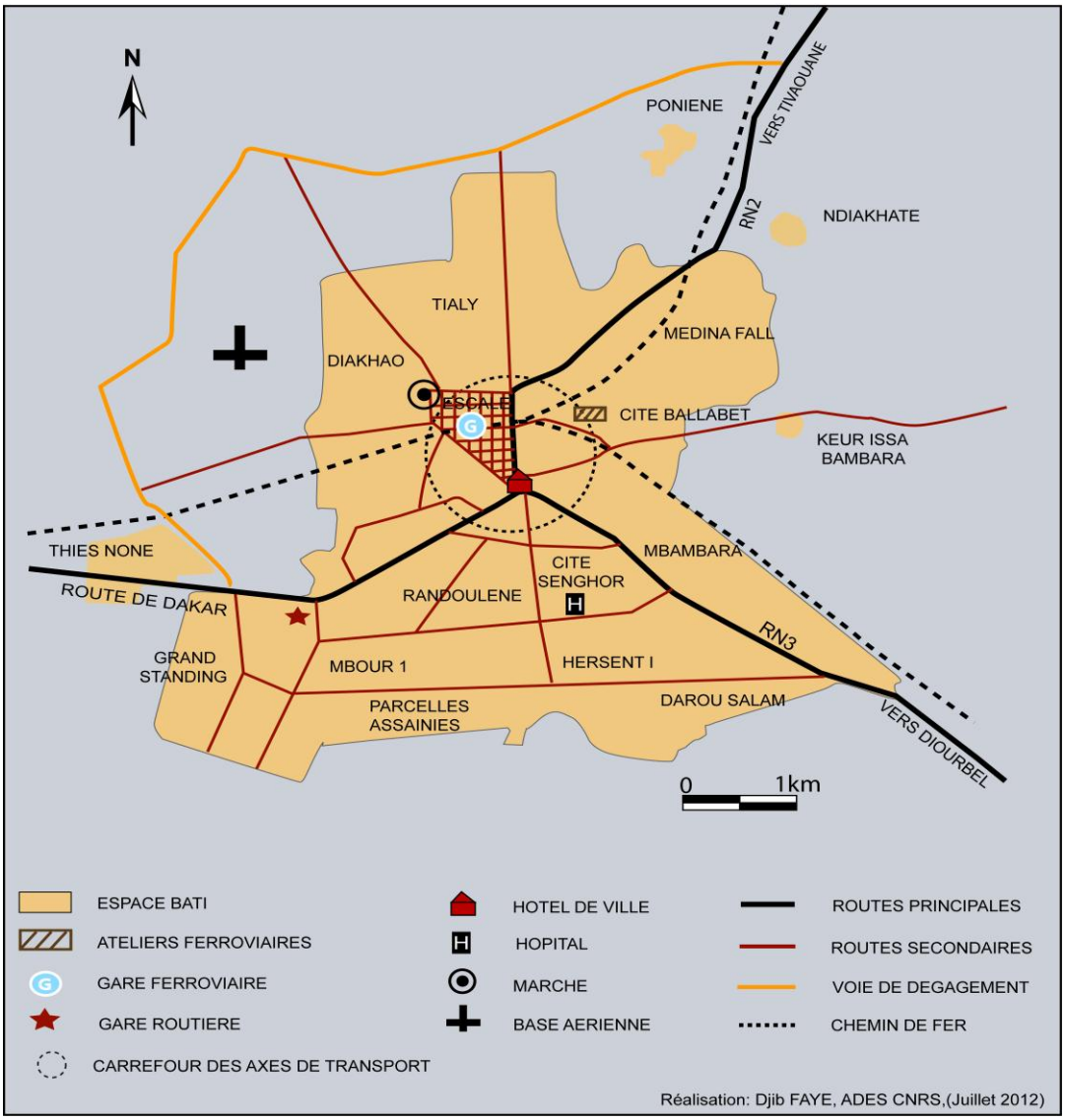
> « *La construction du chemin de fer était une nécessité absolue au développement du système de traite arachidière…. L'ambition des autorités coloniales était de faire à l'époque de Dakar le port de toute la vallée du fleuve et de l'ex-soudan français, actuel Mali, en créant des liaisons directes par l'intermédiaire de la voie ferrée* ».

Ce nœud ferroviaire stratégique est structurant aussi bien pour l'activité économique que pour l'espace. Toute la vie économique et sociale de la ville de Thiès s'est pendant longtemps organisée autour de la gare ferroviaire. C'est un point de collecte, de stockage et de redistribution de l'arachide et des produits agricoles et miniers de manière générale vers les ports de Dakar, Rufisque et Saint Louis (Alvergne, 2008)[33]. À cette fonction de communication s'ajoute le rôle essentiel des industries ferroviaires. « *Thiès est le centre de la régie des chemins de fer* » (Sembene, 1971) grâce à ses ateliers de réparation ferroviaires qui ont constitué autrefois un atout et une force d'attraction pour des techniciens et ouvriers venus de tous horizons. Ces deux fonctions communicationnelles et industrielles ont donné à Thiès son envergure urbaine.

---

[31] VARLET, Jean. « La déréglementation du transport aérien et ses conséquences sur les réseaux et sur les aéroports », *Annales de géographie*, 1997, Vol 106, n°593-594, p205-217.
[32] SECK, Assane. *Dakar, métropole ouest africaine*, Dakar, IFAN, 1970,516p.
[33] ALVERGNE, Christel. *Le défi des territoires, comment dépasser les disparités territoriales en Afrique de l'Ouest et du Centre*, Karthala, 2008, 263p.

CARTE 2: THIÈS : UN HUB DE TRANSPORT ROUTIER ET FERROVIAIRE



En revanche, Saint Louis a vécu une histoire tricentenaire très riche depuis son occupation en 1659 par basée sur **les héritages originaux et sur l'invention d'une société urbaine particulière** : le métissage culturel et racial, la montée de l'islam mouride et l'ancrage des coutumes de la société sénégalaise. Cela ne doit pas nous faire oublier son rayonnement politique, économique et intellectuel d'antan qui est aussi décisif dans son expansion urbaine.

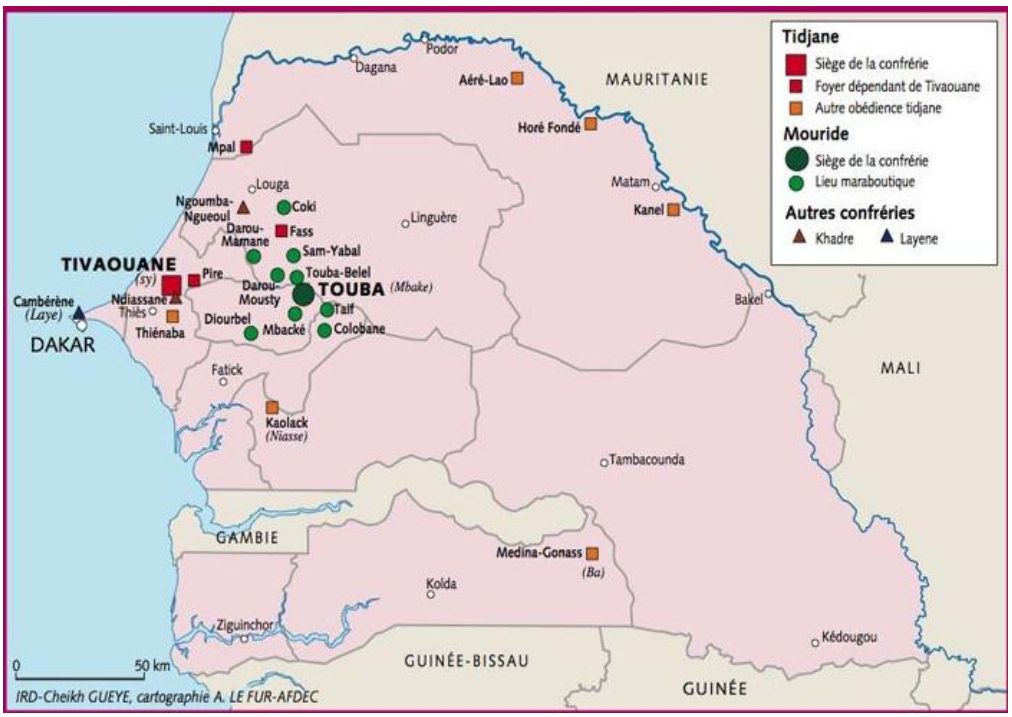
Mais bien avant, Saint Louis est un ancien un fort abritant un comptoir commercial (Goerg et De Lemps, 2012)[34] édifié sur une zone inondable en bordure du grand bras du fleuve (Sinou, 1993)[35] pour servir de point de stockage des marchandises avant leur évacuation vers l'Europe. L'île de Saint Louis fût une plaque tournante du commerce transatlantique de l'or, des esclaves et de la gomme arabique et le cœur de la colonie du Sénégal. Saint Louis fut l'une des quatre communes françaises du Sénégal avec Dakar, Rufisque et Gorée avant d'être érigée capitale politique de L'AOF (Afrique Occidentale Française) jusqu'en 1902 et de la colonie du Sénégal et de la Mauritanie de 1872 à 1957. Elle garde toujours son statut de première ville française de la côte occidentale africaine. Du point de vue économique, Saint Louis était très dynamique grâce au commerce français et libanais de gros et demi-gros. Des succursales y étaient installées, ainsi que des usines de transformation profitant de cette économie extravertie. Mais avec le transfert de la capitale vers Dakar en 1957 et les indépendances qui ont abouti au départ de nombreuses activités économiques coloniales, Saint Louis perd progressivement son lustre d'antan. Sa population continue d'augmenter alors que son économie entre en léthargie. Cette situation est d'autant plus grave que des investissements d'envergure ont pendant longtemps été occulté dans toute la ville.

Mais au-delà du poids de l'histoire et du rôle structurant du chemin de fer notamment à Thiès, quelques singularités se dégagent, notamment à Touba. La ville sainte de Touba est née du **« renouveau » de l'islam** et du caractère messianique de ch. A. Bamba, soufi et ascète charismatique. Ce modèle est à la limite de l'islam qui ne reconnait ni Saints ni organisation hiérarchique. Cet Islam a émergé dans un contexte de domination et d'exploitation coloniale. L'idéologie et la confrérie mouride s'étaient constituées en remparts contre l'intégration coloniale dans la société sénégalaise avec tous les risques de déracinement que cela posait. Elle est devenue une sorte de propriété individuelle, de fief du fondateur des Mourides dont le fils aîné, en 1928, obtint de l'autorité coloniale un bail de 400 ha, devenu aujourd'hui un titre

[34] GOERG, Odile et DE LEMPS HUETZ, Xavier. *Histoire de l'Europe urbaine tome 5, la ville coloniale du XV*è *au XX*è siècle, Seuil, 2012, 447p.
[35] SINOU, Alain. *Comptoirs et villes coloniales du Sénégal : Saint Louis, Gorée Dakar*, Paris, Karthala-Orstom, 1993,361p.

foncier de 30 000 ha obtenus grâce aux « échanges » de services, et à la collaboration avec les pouvoirs publics, notamment sous le mandat d'Abdoulaye Wade, le « *Président-talibé* ». L'influence du grand khalife des Mourides en a fait une place économique de premier plan et un nœud politique incontournable. Les parcelles sont attribuées gratuitement à tous les fidèles mourides inféodés aux marabouts avec la seule obligation de valoriser ce bien foncier.

CARTE 3: LES HAUTS LIEUX DE L'ISLAM SÉNÉGALAIS



Touba, plaque tournante de la région de Diourbel, connait une croissance spectaculaire de sa population et de son espace urbain, alors que son économie demeure encore largement « informelle ». L'éloignement des extensions urbaines récentes par rapport aux centres directeurs (« *Gare Bu Ndaw* », Marché « *Ocass* » et Darou Khoudoss) y est aussi fortement ressenti. Les problèmes d'eau, d'assainissement, de gestion des déchets solides et les déficits infrastructurels sont criants, alors que le Conseil Rural est confronté à des contraintes techniques, humaines et financières avec un budget d'à peine 1,5 milliards de francs CFA dans une ville au statut de village où l'on ne paie ni l'eau, ni taxes, ni impôts significatifs.

C'est donc la combinaison des facteurs économiques, religieux, culturels, historiques, communicationnels et géographiques (une ville d'intérieur, une ville côtière et une ville

intermédiaire) très imbriqués les uns et des autres qui constituent la pierre angulaire de l'urbanisation fulgurante des villes secondaires de Touba, Thiès et Saint Louis avec toutes les conséquences relatives aux problèmes d'équipements, de transport et de mobilité notamment dans les zones périphériques. C'est cela qui attiré notre intérêt quant à l'étude de ces trois grandes villes sénégalaises qui ont aussi des rapports très étroits du point de vue économique, historique, politique, etc.

Une approche spatiale

Nous nous sommes appuyés sur une approche des dynamiques spatiales pour analyser l'organisation des villes et la dynamique des transports informels dans les villes de Touba, Thiès et Saint Louis.

La prise en compte des enjeux spatiaux, sociaux et temporels de manière combinée constitue une problématique fondamentale en géographie. L'approche spatiale est un outil d'analyse pertinent pour comprendre les rapports directs entre l'espace géographique et les phénomènes qui s'y déroulent. L'espace géographique s'est humanisé. Les sociétés humaines organisent, aménagent, agencent leur espace avec leurs propres moyens humains, techniques et politiques et selon la période. La place de chaque élément dans l'espace géographique ne se comprend que dans la relation à tous les autres. Avec la distance et la séparation entre objets géographiques, les hommes ont élaboré des technologies de la distance, des infrastructures (Lussault, 2007) pour conjurer la distance et se rapprocher mutuellement.

Dans cette étude sur les villes et les transports, l'articulation systémique entre zones urbaines et réseaux de transport déterminent la physionomie et le fonctionnement des villes. La mise en relation des territoires urbains à tous les niveaux géographiques par des flux de personnes, des échanges de biens matériels et immatériels révèlent cette dimension spatiale. En revanche, nous constatons que la ville est aussi le support des transports avec lesquels elle entretient des relations d'interdépendances et d'influences mutuelles. Pour cette raison, il est difficile d'imaginer un territoire sans réseaux de transport (Offner et Pumain, 1996). Donc le choix de cette approche spatiale est nécessaire à notre niveau pour mener nos recherches dans les villes secondaires de Touba, Thiès et Saint Louis que nous étudions.

Toutefois, le choix de notre terrain d'étude notamment les villes de Saint Louis, Thiès et Touba et de la thématique des transports relève d'un certain nombre de fondements que nous avons décidé d'expliquer dans la partie suivante.

La recherche de données : documentaire, statistiques et cartographiques

Dès le début de notre travail de recherche, nous nous sommes appesantis d'abord sur la recherche documentaire axée sur les thèmes de la ville et des transports. Cette phase de documentation nous a conduit à la bibliothèque de Lettres et sciences humaines de Bordeaux3, au Centres d'Etudes d'Afrique Noire (CEAN) à l'IEP de Bordeaux 4, au Centre de documentation Regards à « la maison des Suds », à l'Institut Fondamental d'Afrique Noire (IFAN) et à l'institut de la Recherche pour le développement (IRD) de Dakar. Nous avons aussi décidé d'éplucher des ouvrages essentiels sur les villes de Touba, de Thiès et de Saint Louis du Sénégal: *les esquisses sénégalaises* de l'Abbé Boilat (1853)[36], l'ouvrage de Camille Camara : *Saint Louis du Sénégal : évolution d'une ville en milieu africain* (1968), celui de Régine Bonnardel : *Saint Louis du Sénégal : mort ou naissance* (1992)[37] sont très éclairants. Ces études retracent l'histoire de la ville et de ses évolutions spatiales, démographiques, sociales et économiques. Très peu d'ouvrages récents existent à notre connaissance. Toutefois, de nombreux mémoires et thèses sont soutenus aussi bien à l'UCAD (Université Cheikh Anta Diop de Dakar), qu'à l'UGB (Université Gaston Berger) de Saint Louis et dans les universités françaises. Beaucoup d'études ont porté sur Pikine à Saint Louis pour des raisons liées à son urbanisation explosive. Pikine est passé d'un statut de village périphérique à la plus grande banlieue de Saint Louis à cause de la croissance exponentielle et de l'occupation anarchique du sol. Cette évolution exceptionnelle à Saint Louis a attiré la curiosité de nombreux chercheurs. Ce faisant des études sont complétées, enrichies par des thèses qui viennent actualiser l'état des connaissances sur Saint Louis : Demba Niang[38] a analysé en 2007 à travers une thèse, « *la gouvernance locale et les stratégies de développement local à Saint Louis du Sénégal* », suivi de Mamadou Daye Sow[39] qui a axé ses

[36] BOILAT, Pierre David. *Esquisses sénégalaises*, Paris, Karthala, 1853, réédition, 1984, 499p.
[37] BONNARDEL, Régine. *Saint Louis du Sénégal* : *mort ou naissance*, Paris, Harmattan, 1992, 423p.
[38] NIANG, Demba, Gouvernance locale, *Maîtrise d'ouvrage communale et stratégie de développement local au Sénégal : l'expérience de la ville de Saint Louis*, Toulouse, Université le Mirail, 2007, 267p. (Th. Doctorat : Géographie, Université le Mirail, 2007) (COLL, Jean-Fabien, Directeur de Thèse).
[39] SOW Mamadou Daye**.** *Les transformations urbaines dans les villes du Sud : l'exemple de Saint Louis du Sénégal, université* Toulouse le Mirail**,** Décembre 2005, 326p. (Th. Géographie : Toulouse le Mirail, 2005) (COLL, Jean-Fabien, Directeur de Thèse).

recherches en 2005 sur les transformations urbaines dans les villes du Sud: l'exemple de Saint Louis du Sénégal. Toutes ces recherches ont donné lieu à une réflexion poussée et à l'actualisation des problématiques notamment celles liées aux évolutions spatiales, démographiques, sociales et économiques de la ville avec des conséquences sur la demande en équipements et en services urbains de base.

En revanche, à Thiès, hormis le rapport du Gouvernement général de l'AOF sur le chemin de fer Dakar-Niger (1931) : « *le chemin de fer de Thiès au Niger, Afrique occidentale française* »[40], l'article de Josse (1952)[41] : « *Thiès, plaque tournante du trafic ferroviaire de l'AOF* » et la thèse de Georges Savonnet en 1955[42] sur « *la Ville de Thiès : étude de géographie urbaine publiée* » et l'ouvrage d'Ousmane Sembene (1960)[43] : « *les bouts de bois de Dieu* » qui a fait une description assez précise de l'occupation dualiste de l'espace de la ville de Thiès à travers l'histoire de la grève des cheminots du Dakar-Niger en 1947-1948. Evidemment, de nombreuses études sur la ville datent de la période postindépendance alors qu'elle est occupée depuis le XIX^{ème} siècle (1864) par des garnisons françaises. Quelques mémoires de maitrise et de Diplômes d'études approfondies ont été consacrés à la capitale du rail notamment ceux de Guy Querec (1968)[44] « *la population urbaine au Sénégal. La ville de Thiès et sa région* »; Biram Ndour (1978)[45] : *« Thiès. De la création coloniale au début du XXe siècle. Le développement d'un centre de colonisation 1864-1925* » ; Samba Diouf (1980)[46] : « *La ville de Thiès (Sénégal). Croissance démographique et démesure spatiale d'une ville moyenne en pays sous-développé* » ; Idrissa Fall (1983)[47] : « *le rôle et l'impact des*

[40] GOUVERNEMENT GENERAL. *Le chemin de fer de Thiès au Niger*, Afrique occidentale française, Larose, 1931.
[41] JOSSE. «Thiès, plaque tournante du trafic ferroviaire de l'AOF », *Bulletin d'information de l'AOF*, n° 124, 15 février 1952, p9-14.
[42] SAVONNET, Georges. « Les villages de la banlieue thiéssoise », *Bulletin de l'IFAN. Série B, Sciences Humaines*, 1955, p371-387.
[43] SEMBENE, Ousmane. *Les bouts de bois de Dieu*, Paris, Pocket, 1960,379p.
[44] DIOUF, Paul Marie Benoit. *Internet à Touba, approche géographique des usages du réseau dans les cybercafés*, Dakar, Université Cheikh Anta Diop, 2009, 122p. (Maîtrise de géographie : UCAD : 2009).
[45] N'DOUR, Birame. *Thiès. De la création coloniale au début du XXe siècle. Le développement d'un centre de colonisation 1864-1925*, Paris, Université de Paris VII, 1978, 155 p. (Mémoire de Maîtrise)
[46] DIOUF, Samba, *La ville de Thiès (Sénégal), Croissance démographique et démesure spatiale d'une ville moyenne en pays sous-développé*, Toulouse, Université de Toulouse le Mirail, 1980, 377 p. (Th. Doctorat : Géographie : le Mirail : 1980).
[47] FALL, Idrissa. Le rôle et l'impact des fortifications dans la conquête française du Sénégal pendant la seconde moitié du XIX^{e} siècle : le cas du fort de Thiès, Dakar, Université de Dakar, 1983, 132 p. (Mémoire : Maîtrise).

fortifications dans la conquête française du Sénégal pendant la seconde moitié du XIX^e siècle : le cas du fort de Thiès, Dakar » et Sidi Sissoko (1991)[48] : « *Étude des rapports entre les None de Thiès et la ville de Thiès : 1890-1990. Repli socioculturel*». Hormis les mémoires et thèses peu récents publiés à ce sujet sauf celui de Mor Talla Lô (2010)[49] : « *Le marché central de Thiès : approche géographique* », ce sont les rapports d'enquêtes issus d'organismes publics qui prédominent récemment: « *le plan régional de développement intégré de Thiès* » (2002), « *le plan d'action environnemental de la région de Thiès (2007-2009)* », « *la situation économique et sociale de la région de Thiès* » (2008) ont été publiés. Quelques articles sont aussi vulgarisés notamment sur les problèmes fonciers à Thiès avec les communautés rurales proches. Serigne Mansour Tall et Alphonse Tine (2002)[50] à travers un article intitulé « *Participation paysanne aux négociations dans la région de Dakar, Sénégal* », ont essayé de cerner les enjeux fonciers entre Thiès qui est en étalement permanent et Fandenne, une communauté rurale de 36 villages ceinturant Thiès et désireuse de protéger ses terres contre l'évolution vertigineuse du front urbain.

Touba qui est la troisième ville soumise à notre étude est une ancienne bourgade peu étudiée jusqu'en 1974, date de la première enquête BCEOM[51] : *Ville de Touba, monographie*, 1974. L'étude la plus exhaustive est plus récente, elle est l'œuvre d'un chercheur en géographie, Cheikh Gueye : « *Touba, la capitale des mourides* » qui a mené une thèse en 2002 ratissant très large notamment sur les enjeux fonciers et les logiques d'acteurs, l'organisation spatiale et sociale de la cité religieuse. Á cela s'ajoutent de nombreux mémoires de maitrise sur Touba dont l'un des plus récents est celui de Paul Benoit Diouf (2009) : *« Internet à Touba: approche géographique des usages du réseau dans les cybercafés de la ville »*.

Les études les plus prolixes ont été réalisées sur les mourides notamment depuis le milieu des années 1960 au moment où cette communauté religieuse était imparfaitement connue. Il s'agit

[48] SISSOKO, Sidy. *Étude des rapports entre les None de Thiès et la ville de Thiès : 1890-1990. Repli socioculturel***,** Dakar, Université Cheikh Anta Diop**,** 1991, 94 p. (Mémoire de Maîtrise: histoire).
[49] LÔ, Mor Talla. *Le marché central de Thiès : approche géographique*, Dakar, UCAD, 2010, 131 p. (Mémoire de Maitrise : Géographie : 2010).
[50] TALL, Serigne Mansour et TINE, Alphonse. « Participation paysanne aux négociations foncières en région de Thiès », *Spécial issue*, Juin 2002, 4p. Disponible sur pubs.iied.org.
[51] BUREAU CENTRAL D'OUTRE-MER. *Ville de Touba, monographie*, 1974, 80p.

de « *L'Islam noir »* (1964)[52] et « *Esquisses sénégalaises : Walo – Kayor – Djolof – Mourides – Un visionnaire »* (1966)[53] de Vincent mansour Monteil ; de « *la confrérie sénégalaise des mourides : un essai sur l'Islam au Sénégal »* (1969)[54] de Cheikh Tidiane Sy ; puis « *les mourides du Sénégal* : *l'organisation politique et économique d'une confrérie musulmane*» (1971)[55] de Donald. B. Cruise O'brien ; **«** *les marabouts et le prince »* (1981)[56], *et les Musulmans et le pouvoir en Afrique noire,* (1983)[57] de Christian Coulon ; *« les marabouts de l'arachide* : *la confrérie mouride et les paysans du Sénégal* (1980)[58] » de Jean Copans, sont respectivement publiés. Ces ouvrages très précieux ont enrichi notre recherche et a permis de comprendre non seulement l'organisation spatiale des villes étudiées, mais aussi les groupes sociaux et religieux qui les occupent, leurs identités, leurs logiques et leurs stratégies de déploiement dans les espaces urbains, mais aussi du pouvoir religieux et ses rapports avec le foncier.

En fin de compte, le thème des transports que nous avons décidé d'étudier est pratiquement occulté par presque toutes les études sur les villes de Touba, Thiès et Saint Louis. Jusqu'aux années 1970 et 1980, le transport n'était pas l'enjeu principal dans les petites et moyennes villes sénégalaises qui étaient en pleine mutation, la priorité était ailleurs. Les enjeux relatifs aux équipements, aux infrastructures et au foncier étaient primordiaux. Ces villes peu étalées à l'époque n'étaient très atteintes par l'absence d'un système de transport moderne. La charrette et la marche à pieds suffisaient pour rejoindre les principaux quartiers urbains. Très vite, avec l'explosion démographique et la croissance spatiale qui en résulte ces dernières décennies, le transport est devenu une priorité pour les populations urbaines. Se déplacer devient une impérieuse nécessité économique et sociale dans des villes de plus en plus étendues. Le gigantisme des métropoles urbaines rend malaisé les transports et les

---

[52] MONTEIL, Vincent Mansour. *L'Islam noir*, Editions du Seuil, 1964, 336 p.
[53]MONTEIL, Vincent Mansour. Esquisses sénégalaises : Walo – Kayor – Djolof – Mourides – Un visionnaire », Dakar, IFAN, 1967.
[54] SY, Cheikh. Tidiane. La confrérie sénégalaise des mourides, un essai sur l'Islam au Sénégal, Présence Africaine, 1969, 354p.
[55]O'BRIEN, Donald B. Cruise. the Mourides of Senegal. The Political and Economic Organization of an Islamic Brotherhood, Oxford, 1971, 321p.
[56]COULON, Christian. Le Marabout et le prince, Islam et pouvoir au Sénégal, Paris, Pedone,1981, 317p.
[57] COULON, Christian. *Les Musulmans et le pouvoir en Afrique noire*, Paris, Karthala, 1983, 177p.
[58] COPANS, Jean. Les marabouts de l'arachide : la confrérie mouride et les paysans du Sénégal, Le Sycomore, 1980, 263 p.

mobilités des habitants notamment celles qui vivent dans les extensions urbaines sous-équipées et éloignées des centres d'emplois. Ce faisant, les systèmes de transport sont devenus pour les pouvoirs publics et pour les autorités religieuses de Touba un enjeu majeur malgré les problèmes financiers auxquels ils sont confrontés.

Xavier Godard, Olivier Ninot et Jérôme Lombard font partis des auteurs les plus prolixes sur les rapports entre transports et ville en Afrique au sud du Sahara. Xavier Godard (2002)[59] a essayé à travers son ouvrage « *les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara* » de retracer les réformes institutionnelles du secteur initiés par la banque mondiale et destinée à réorganiser l'ensemble des acteurs. Par ailleurs, Jérôme Lombard, Sylvie Bredeloup et Brigitte Bertoncello (2008)[60] tentent de décortiquer les réponses populaires notamment dans le secteur des transports face l'urbanisation accélérée en zone de croissance économique modérée, mais également l'impact de la privatisation des services publics notamment le transport à Dakar et à Abidjan sur l'émergence de nouveaux acteurs populaires qui s'accaparent des territoires urbains et la voie publique. L'essentiel des études sont concentrés leurs études la grande métropole, Dakar, où les enjeux sont considérables.

En revanche, dans les villes secondaires où les enjeux de transport étaient pendant longtemps occultés par les chercheurs, peu d'études ont été faites sur les transports et les mobilités, et leur rôle dans la structuration de l'espace, les connexions et le drainage des flux dans les agglomérations urbaines. Avec peu de documents récents à notre disposition notamment sur les transports et les mobilités, les enquêtes quantitatives étaient nécessaires pour rassembler de nombreuses informations essentielles à notre recherche.

Après l'analyse d'ouvrages et de revues spécialisés sur les thèmes de la ville et des transports, et d'autres ouvrages généraux sur les villes d'Afrique au Sud du Sahara, nous avons consulté des revues spécialisées, des dictionnaires de géographie pour définir les concepts essentiels à la compréhension des rapports entre transports et ville.

Viennent ensuite s'ajouter des recherches menées sur les sites de journaux, des Ministères, du gouvernement du Sénégal, d'agences de statistiques nationales et continentales

---

[59] GODARD, Xavier (dir.). *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala, Inrets, 2002,416 p.

[60] BREDELOUP, Sylvie ; BERTONCELLO, Brigitte, et LOMBARD, Jérôme (éds). *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation mode in Africa des services urbains*, Paris, L'Harmattan, 2008, p.81-100.

(ANSD, Afristat, etc.), d'organisations internationales (Banque mondiale), Codatu, Certu, Sitrass, etc. Ils nous ont permis d'enrichir notre argumentation.

À tout cela s'ajoute le recueil de données statistiques et cartographiques. Même les statistiques ne sont pas aussi abondantes comparées à Dakar, nous avons extraits des données sur la population (son évolution, les densités urbaines par quartier, répartition de la population par quartier), sur l'évolution de l'occupation des sols (lotissements d'extension, les surfaces urbaines à des périodes différentes) grâce aux plans de développement urbains.

Les plans de circulation et les Mémentos des transports terrestres consultés respectivement au niveau des municipalités et des directions régionales des transports terrestres ont permis de recueillir des statistiques sur l'âge des véhicule en circulation et l'évolution du marché des véhicules neufs au Sénégal, sur les visites techniques, etc.

À propos de la cartographie, le Cadastre de Dakar qui centralise l'essentiel des données cadastrales du Sénégal et le Centre de Suivi Ecologique nous a transmis des fonds de carte qui nous a permis de réaliser une cartographie des réalités spatiales et sociales de ces villes en rapport avec notre problématique grâce aux logiciels de cartographie *Map Info* et *Adobe Illustrator* qui sont des outils très efficaces.

Par ailleurs, les voies et moyens qui ont permis de faire ce travail aussi bien en matière de recherche documentaire, de cartographie, d'analyse statistique que de travail de terrain (entretiens, enquêtes, observation) constituent les outils fondamentaux de cette thèse de géographie. Les enquêtes quantitatives et les entretiens avec les personnes ressources et acteurs du transport sont aussi déterminants pour avoir une meilleure connaissance du secteur des transports « informels » et des villes étudiées.

Les enquêtes de terrain, des outils de connaissance

Les enquêtes de terrain que nous avons mené dans les villes secondaires de Touba, de Thiès et de Saint Louis en 2008 et 2009 sont riches d'enseignement. Si la première année de visite de terrain est axée sur l'observation, la familiarisation avec notre espace d'étude (lieux de transport, zones d'activités et quartiers) et des entretiens informels avec les acteurs clés notamment les transporteurs pour mieux comprendre leurs logiques, leurs stratégies, leurs rapports conflictuels, de complémentarités, de concurrence, l'année 2009 est l'une des plus

décisives. L'essentiel de nos enquêtes ont été effectué entre janvier et Mai 2009 dans un premier temps, et puis en Mars 2011 dans un second temps.

Nous avons choisi d'enquêter d'abord sur les opérateurs de transport et les collectivités locales chargées de la gestion urbaine à Touba, Thiès et Saint Louis. Nous avons élaboré des guides d'enquêtes quantitatives, mais aussi qualitatives individuelles et spécifiques à chaque personne ressource avec des questions ouvertes pour avoir une connaissance de leurs domaines d'intervention et leurs compétences en matière de transport, de gestion urbaine et d'urbanisme.

Pour les chauffeurs de cars urbains et « clandos », un échantillon de 120 personnes a été enquêté. Vient ensuite l'enquête sur les cochers et les charretiers. Nous nous sommes basés sur les chiffres donnés par les services de municipaux et par la communauté rurale de Touba sur le parc total des transports hippomobiles pour élaborer notre échantillon. Sur ce, nous avons pris 120 conducteurs représentant 1% des charretiers et cochers circulant à Touba, 10% à Thiès et 10% à Saint Louis. Globalement, des questionnaires quantitatifs fermés s'appesantissent sur le profil, le métier, l'organisation des transports et les problèmes auxquels les opérateurs de transport sont confrontés.

À ces enquêtes quantitatives sur les acteurs du transport viennent s'ajouter d'autres enquêtes sur les usagers des transports collectifs des quartiers de Pikine à Saint Louis, Médina Fall à Thiès et Darou Tanzil à Touba qui sont loin d'être exhaustives puisqu'elles ne sont appliquées que sur une portion relativement faible de la population. Notre base de sondage varie en fonction des effectifs de population de chaque quartier : 1% des effectifs des quartiers choisis pour les études de cas: 150 usagers des transports collectifs à Médina Fall à Thiès, à Pikine à Saint Louis et à Darou Tanzil. Le choix de ses effectifs est étroitement lié à nos faibles moyens matériels, humains et techniques.

L'intérêt particulier porté sur ces trois quartiers pour servir d'études de cas s'explique d'abord par leur situation périphérique. Les deux premiers sont des quartiers anciennement occupés (début du XX^{è}), qui ont connu une urbanisation fulgurante à la veille des indépendances, et qui s'est poursuivie depuis les années 1970 et 1980 avec les sécheresses et les plans d'ajustement structurel. Ils sont très peuplées et sous-équipées avec un habitat « spontané » et d'accessibilité difficile. Ils représentent l'archétype des grandes banlieues sénégalaises. Par ailleurs, Darou Tanzil est un quartier récemment occupé au début des années 90 qui se distingue par ses faibles densités, ses « dents creuses » et son éloignement (à une huitaine de

kilomètres) par rapport aux centres historiques (Touba mosquée et Darou Khoudoss). Ses équipements sont limités, ses réseaux de transport malaisés à cause d'un déficit de routes bitumées structurantes. Ces trois quartiers périphériques présentent des caractères plus ou moins semblables et sont affectés par les problèmes de mobilité de ses habitants dans un contexte de crise économique, où le recours aux transports motorisés pour des motifs professionnels, sanitaires constitue pour les catégories sociales démunies de ces quartiers spontanés et/ou étalés, une impérieuse nécessité économique et sociale. Ce faisant, il nous a paru nécessaire d'administrer des questionnaires quantitatifs aux populations sur leurs principaux lieux de déplacements, leurs motifs de mobilité, leurs choix sur les types de transport empruntés et leurs problèmes d'accès aux transports motorisés. L'objectif est de saisir les flux de transport, l'organisation et la morphologie des espaces urbains par le prisme des flux, le rôle structurant des transports, etc.

Par ailleurs, les chefs de gare routière et les responsables des regroupements de chauffeurs de transport nous donné des informations capitales notamment sur les flux de transport interurbains depuis les gares routières. Il s'y ajoute les directeurs techniques communaux et le secrétaire général de communauté rurale dans le cas particulier de Touba ont été interrogés sur les questions relatives aux compétences, au rôle et aux politiques de transport des collectivités locales et les problématiques de la gestion des transports.

Première partie. Urbanisation et diversification des pôles de centralité dans les villes de Touba, Thiès et Saint Louis

Pour comprendre les formes de mobilité dans les villes africaines, il est nécessaire de comprendre le contexte d'urbanisation. Ce concept est défini, selon Pierre Merlin et Françoise Choay (2009)[61], comme l'action d'étendre l'espace urbain avec une concentration croissante dans les agglomérations urbaines des biens, des services et des emplois. La définition de Jacques Levy et Michel Lussault (2003) n'en est pas pour autant très différente puisqu'ils considèrent l'urbanisation est la concentration de la population et des activités dans des agglomérations de caractère urbain.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il nous semble nécessaire d'analyser le processus d'urbanisation à plusieurs niveaux scalaires : de l'échelle continentale à la ville, en passant par le réseau urbain sénégalais. En effet, depuis une quarantaine d'années, il est à noter que l'urbanisation s'opère principalement dans les pays en développement notamment au sud du Sahara comme le soulignent certaines institutions internationales (ONU-Habitat, 2010 ; CEPED, 2010 ; World Bank, 2009). Au moment où cette partie de l'Afrique pâtit de tous les maux (crise, faim, maladies, etc.) et son économie entre en « léthargie », alors que sa population urbaine continue de croître. Elle a été multipliée par 11 en moins d'un demi-siècle c'est-à-dire entre 1950 et 1997 (Paulet, 2009)[62]. En 1980, un africain sur 4 était un urbain (Moriconi-Ebrard, 1993)[63] soit 25%, avant de passer à 33% vingt ans plus tard puisque le nombre de citadins est passé de 100 millions (Bonnardel, 1988)[64] à 270 millions d'individus en 1980 et 2000 malgré la décélération du rythme d'urbanisation. De nos jours c'est-à-dire en 2010, le nombre de citadins a atteint quasiment 40% de la population totale des pays avec des

[61] MERLIN, Pierre et CHOAY, Françoise. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Puf, 2009, 963p.
[62] PAULET, Jean Pierre. *Manuel de géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 2009, 348p.
[63] MORICONI-EBRARD, François. *L'urbanisation du monde depuis 1950*, Paris, Economica-Anthropos, coll. « ville », 1993, 372p.
[64] BONNARDEL, Régine. « Les indépendances, permanences et mutations », in Catherine COQUERY-VIDROVITCH, *Processus d'urbanisation en Afrique*, Paris, l'Harmattan, Tome 2, 1988, p65-68.

disparités régionales très marquées. Les parties septentrionales (51,1%) et méridionales de l'Afrique (58,7%) sont plus urbanisées que l'est (23,6%) et le centre du continent (43,1%) selon les statistiques produites par l'Onu-Habitat. Les zones côtières se démarquent aussi de l'intérieur du continent hormis la zone des grands lacs et des grands fleuves. De toute façon, selon les prévisions, d'ici 2030 en moyenne, un africain sur deux sera certainement citadin. « *L'Afrique est en train de dépasser son organisation ''en archipel''* » (Alvergne, 2008). En Afrique de l'Ouest, en 1960, il n'y avait encore aucune agglomération urbaine de plus d'un million d'habitants. En 2010, 16 agglomérations deviennent millionnaires dont Lagos (17, 5 millions) et Kano (9 millions) au Nigeria, Abidjan (4 millions) et Dakar (2,5 millions).

Le Sénégal qui était encore très rural à la veille des indépendances en 1960 avec un taux d'urbanisation relativement faible de 25%, amorce rapidement des évolutions spectaculaires de sa population avec un taux d'urbanisation qui passe à 30 % en 1976, 39 % en 1988, 45% en 2000 (ISOCARP, 2003)[65] et 46,8% en 2008. C'est donc près de la moitié de la population sénégalaise qui réside déjà en milieu urbain soit 6 millions d'urbains en 2009 avec des différences notables entre régions. D'ici 2015, un sénégalais sur deux pourrait vivre en ville. Le nombre de villes est passé de 34 à la veille de l'indépendance, à 55 en 1990, 67 en 2002 et 115 depuis 2009. Les plus grandes agglomérations urbaines sénégalaises (Touba, Thiès, Saint Louis, Mbour, Kaolack et Ziguinchor) sont localisées à moins de 200km de la côte. Les plus fortes densités urbaines se situent à l'ouest d'une ligne allant de Dagana à Kolda.

Au-delà de cette ligne virtuelle, des périphéries émergent, notamment Tambacounda qui demeure plus ou moins marginalisée à cause de logiques territoriales héritées de la colonisation et de l'Etat indépendant qui n'ont pas réussi à mettre en valeur cette région et ses potentialités minières et agricoles (Lesourd et Ninot, 2006)[66].

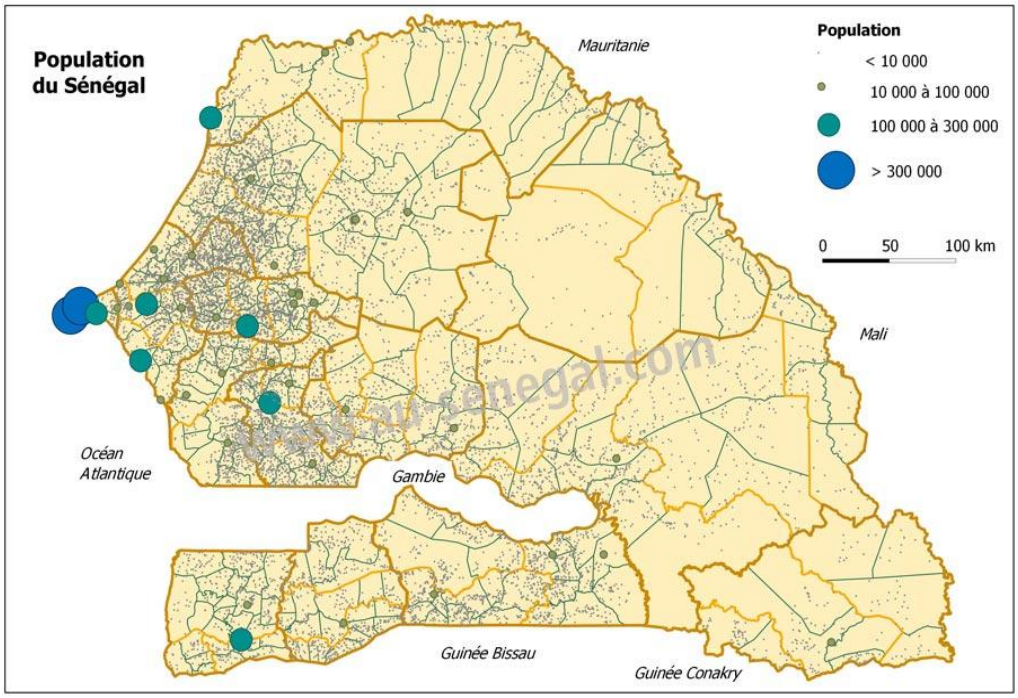
En revanche, la période postindépendance est un tournant dans l'urbanisation du pays. Elle a vu éclore à l'intérieur des terres de petites et moyennes villes avec le ralentissement de la croissance de la plus grande ville du pays, la capitale. Les villes secondaires sénégalaises connaissent des phases de croissance démographique très rapides plus qu'à Dakar où

[65] ISOCARP, Les nouveaux quartiers et les dispositifs d'aménagement urbain : le cas du Sénégal, Dakar, 2003, 21p, (Séminaire - atelier à Dakar, 26 mai 2003).

[66] LESOURD, Michel et NINOT, Olivier. « Le divorce au Sénégal, le chemin de fer Dakar-Niger et la route nationale », in Jean-Louis CHALEARD, et al, *le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala, 2006, 401p.

l'hyperconcentration de la population pose de nombreux problèmes en termes de satisfaction de besoins de services et d'équipements collectifs. Dès lors, des villes secondaires crées ex nihilo à partir d'une forte identité religieuse (Touba), d'un pari technique (Richard Toll) ou de la décentralisation administrative se sont multipliés partout en périphérie de la capitale nationale aux dépens des modèles de conquête urbaine coloniale.

CARTE 4 : L'ORGANISATION DU RÉSEAU URBAIN SÉNÉGALAIS



Source : Centre de suivi Ecologique (2010)

Les taux d'urbanisation particulièrement élevés tendent à se cristalliser autour des petites et moyennes villes autrefois considérées comme des centres ruraux et relais économiques. Les villes de Richard-Toll avec 16,1% en 1988 et 5,9% en 2002, de Touba avec 19,1% en 1993 (Gueye, 2002) et 11,2% en 2002, de M'Bour (6,3%), de Tivaouane (4%), de Darou Mousty (9,7%), de Dahra (8,8%), de Mboro (8,3%), de Kaolack (4,1%) de Thiès (5 à 6%), Saint-Louis et Ziguinchor enregistrent des records de croissance qui leurs permettent de cumuler presque le quart de la population urbaine du pays, et 51% si l'on y rajoute les petites

villes de 10 000 habitants (ANSD, 2002)[67]. Les forts taux de croissance naturel sont estimés à 2,4% à Thiès, 1,6% à Saint Louis et 2,8% à Diourbel en 2004. En 2009, ces taux sont ont connu de légers progrès en passant respectivement à 2,8% pour Thiès, 3,2% pour Saint Louis et 3,8% pour Diourbel. Cette urbanisation exponentielle s'est traduite par une forte accumulation de services, d'équipements, d'activités et d'emplois en ville même si ces derniers sont de nature précaire. Elle produit une multipolarité territoriale avec des activités urbaines de plus en plus éclatées. On parle de « Polytopisme », de centralités polynucléaires et d'acteurs polytopiques dispersés dans des villes de plus en plus globales. C'est le cas dans les métropoles urbaines de Saint Louis, Touba et Thiès, où les grands marchés et les équipements administratifs sont localisés dans les centres-villes, alors que s'érigent en périphérie urbaine, des universités (Les universités Gaston Berger de Saint Louis, Ndame de Touba, polytechnique de Thiès), des hôpitaux et des gares routières structurants. Ces centralités polynucléaires sont porteuses d'un haut degré de mobilité puisque tout ne se fait pas au même endroit. Il y a des gens qui vivent, qui habitent, qui travaillent, qui dorment, qui se nourrissent ; il y a des pratiques et des relations sociales, des écoles, des services, des commerces, des lieux de production (Bonnafous, 2010)[68]. Il faut que toutes ces personnes et ces activités soient articulées par un système de transport qui peut intervenir comme un levier des mobilités et des connexions urbaines entre les points différents points nodaux de la ville.

[67] AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE. *Recensement général de la population et de l'habitat au Sénégal*, Ministère de l'économie, 2002, 125p.

[68] BONNAFOUS, Alain. *Approche générale du lien entre développement des villes et politiques de transport*, Lyon, La Fabrique de la Cité, 15p. (Intervention du 16 Septembre 2010, Lyon).

Chapitre 1 : Le contexte du développement urbain

Dès les années 1970, la crise économique et les PAS qui ont abouti à la baisse drastique des subventions d'Etat sur le prix de l'arachide, ont favorisé la disette chronique d'un monde rural désemparé et en mutation qui n'a pas totalement réussi à intégrer les nouvelles cultures commerciales et d'autres activités non agricoles rémunératrices. Il en résulte un nivellement vers le bas des revenus monétaires de la paysannerie sénégalaise tirés de la graine arachidière. Cette chute des revenus des paysans est accentuée par la baisse des rendements agricoles consécutifs aux aléas climatiques (sécheresse) entre 1977 et 1980 et aux chocs exogènes (la fin de la protection française sur le marché mondial). Une partie de la frange des ruraux la plus active migre vers la capitale qui a pendant longtemps été le principal point de chute des ruraux désemparés, et vers les petites et moyennes villes dans lesquelles les taux de croissance urbaine ont atteint des niveaux insoupçonnés dans les années 1990 avec une influence sensible sur la croissance spatiale.

Les villes secondaires de Touba, Thiès et Saint Louis, spécifiquement, connaissent des mutations profondes de leurs tissus urbains avec le flot des ruraux et des naissances qui demeurent encore très élevées au moins jusqu'au début des années 1980 alors que la mortalité régressait rapidement avec l'amélioration de l'accès aux soins médicaux. L'accélération des mécanismes de production urbaine a poussé ces villes dans leurs derniers retranchements et leurs limites d'agglomérations. Elles sont devenues des combinaisons socio-spatiales complexes (Mbow, 1992)[69]. Touba, Thiès et Saint Louis occupent déjà des aires urbaines très étendues qui côtoient désormais les communautés rurales voisines assez éloignées du centre. L'habitat, les activités et les équipements urbains sont de plus en plus dispersés dans l'espace, impliquant nécessairement des mobilités et des déplacements dans tous les sens que la morphologie urbaine et les réseaux de transport autorisent.

[69] M'BOW, Lat Soucabé. *Dakar : croissance et mobilités urbaines*, Paris : université de Nanterre Paris X, 1992, 712p. (Th. Géographie : Doctorat d'Etat, 1992) (PELISSIER, P et. Directeur de Thèse).

I. Un essor démographique spectaculaire

L'essor démographique dans les villes secondaires sénégalaises découle de nombreux facteurs relatifs aux facteurs politiques, économiques, historiques et géographiques. Saint Louis et Thiès qui sont des créations urbaines héritées du passé colonial sénégalais ont vu leur population croitre de manière exponentielle. Très tôt, en 1659, l'île de Saint Louis est occupée et transformée en comptoir de commerce. L'économie de traite (esclaves et gommes) battait son plein dans le fort avec une population esclave fort nombreuse à Saint Louis (Diakhaté, 2007)[70]. Des esclaves de case s'étaient aussi massées à proximité pour échapper à l'insécurité des invasions « barbares » des Emirats Maures du Trarza et du Brakna. La population de l'île atteint rapidement 3 000 habitants en 1758, puis 7000 en 1800 à 10 000 âmes en 1835 profitant de l'économie de traite. Apres le temps des comptoirs commerciaux avec la déclaration de la fin de la traite des esclaves en 1848 arrive la période de la conquête coloniale. Dès le milieu du XIX^{è} siècle, le gouverneur Louis Faidherbe, en véritable aménageur, prend une batterie de mesures destinée à transformer radicalement la ville pour en faire la vitrine de l'empire coloniale française en Afrique occidentale. Au-delà de l'île, de grands travaux d'aménagement et de transformations urbaines sont entamés à Sor. C'est ainsi que les quais sont aménagés et le faubourg de Sor remblayé pour accueillir les nouveaux arrivants. La population de la ville de Saint Louis augmente et passe de 13 000 à 20 000 habitants entre 1850 et 1895 selon des chiffres fournis par Pierre Vennetier (1991).

Au vu de cette courbe, il y'a des esquisses dans la croissance de la population urbaine Saint Louisienne. Mais les deux phases d'essor démographique les plus soutenues ont eu lieu à la veille de la seconde guerre mondiale jusqu'aux années 1950 et puis de la période d'indépendance à nos jours. Dans la première phase coïncidant avec une période de guerre mondiale, la croissance démographique continue de plus belle grâce aux investissements publics dans une ville qui était encore la capitale du Sénégal. La deuxième phase de croissance commence paradoxalement au début des années 1960 à la veille des indépendances du Sénégal au moment le déclin de la ville de Saint Louis semble irréversible, et son

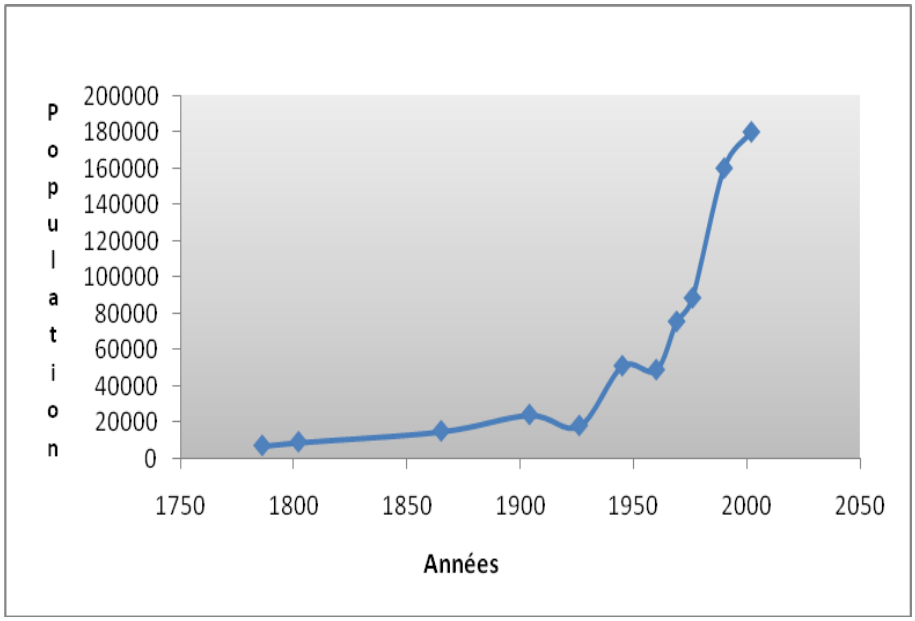
[70] DIAKHATE, Mamadou Mawloud. « Les limites intra-urbaines aux frontières de la ville de Saint Louis », in Jean-Louis PIERMAY, *La ville moyenne sénégalaise*, Paris, Karthala, 2007, p99-118.

économie en léthargie. Comme le montre le graphique ci-dessus, Saint Louis a atteint facilement 60 000 habitants en 1968 grâce à un taux de croissance de 5 à 6%, 88 000 en 1976 (Niang, 2007), 130 000 en 1988 et près de 180 000 âmes en 2002 (RGPH, 2002), alors que sa situation économique était très chaotique. Ce bond démographique n'est pourtant pas révélateur de la bonne santé économique de la ville. Il n'existe pas, ici, de relation de cause à effet entre la croissance démographique et le progrès économique. La remontée de la langue salée et l'assèchement des zones inondables du *Walo*[71] ont profondément ankylosé l'agriculture de la vallée. Pire, le déficit pluviométrique avait baissé de 81% à Rosso, 75% à Dagana, 68% à Podor et 67% à Matam (Lericollais, 1973)[72]. Les récoltes de la culture vivrière, les productions commerciales et les activités traditionnelles ont considérablement baissé. Toute la machine économique de la vallée du Sénégal était paralysée créant de graves désillusions pour l'essentiel de la population rurale, de Bakel à Saint Louis. Cette crise a entrainé des vagues migratoires de grande ampleur des campagnes vers les villes de la vallée du fleuve notamment Saint Louis

Plus tard, selon les estimations de l'Agence nationale de la Statistique et de la Démographique, la population de la ville a plus que doublé en 35 ans entre 1976 et 2011 en se rapprochant de 190 000 habitants, favorisée par des facteurs exogènes à la ville, notamment l'exode rural et les expatriés lors du conflit sénégalais-mauritanien en 1989. Pendant plusieurs jours en Avril et en Mai 1989, des exactions se sont produites de part et d'autre entrainant des déplacements de réfugiés. Ce conflit a occasionné des rapatriements massifs de populations appartenant aux groupes ethniques *Wolofs* (70 000) et *Halpular* (50 000) fixés depuis très longtemps sur la rive droite dans les localités urbaines et rurales de la rive gauche du fleuve Sénégal (Becker et Lericolais, 1989)[73]. Saint Louis étant la ville la plus attractive de la vallée est envahie par des vagues de réfugiés sénégalais expulsés ou fuyant la violence et la brutalité.

[71] Il s'agit de sols argileux très fertiles qui servent à la culture du riz et du Sorgho.
[72] LERICOLLAIS, André. « La sécheresse et les populations de la vallée du Sénégal », *Centre Orstom*, Dakar, 1973, 16p.
[73] BECKER, Charles et LERICOLAIS, André. « Le problème frontalier dans le conflit sénégalo-mauritanien », *Politique Africaine*, n° 35, 1989, p149-155.

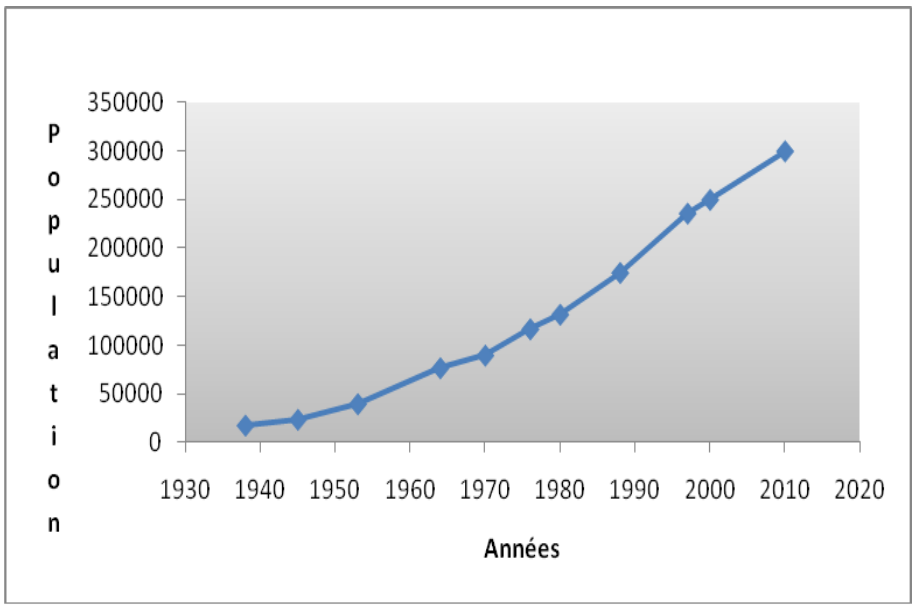
GRAPHIQUE 1 : EVOLUTION DE LA POPULATION DE LA VILLE DE SAINT LOUIS



Source : Bonnardel (1992) ; ANSD (2002)

Dans le même sillage, l'urbanisation de Thiès était aussi basée à l'époque coloniale dans un premier temps sur le commerce. La traite et l'exportation de l'arachide vers le port de Dakar par le biais des axes ferroviaires faisaient le rayonnement de l'économie sénégalaise. Toute la vie économique et sociale de la ville de Thiès gravite autour des nœuds ferroviaires. Les traitants et les succursales déployaient leurs entrepôts et leurs magasins dans les escales ferroviaires qui furent des points de collecte des graines d'arachide. C'est le cas de Peyrissac qui avait créé des succursales à Thiès, un an après l'achèvement de la ligne ferroviaire nationale. Avec le chemin de fer, le commerce n'est pas la seule activité qui se développe, l'industrie ferroviaire est aussi balbutiante. Les ateliers de réparations ferroviaires constituaient autrefois un atout et une force d'attraction pour des techniciens et des ouvriers dont la fameuse grève des cheminots de 1947 a inspiré le célèbre ouvrage d'Ousmane Sembene, « *les bouts de bois de Dieu* » (1960).

GRAPHIQUE 2 : EVOLUTION DE LA POPULATION DE LA VILLE DE THIÈS



PDU de Thiès (2006) et données personnelles (2009)

En un quart de siècle environ, entre 1885 à 1914, la population de la ville passe de 1100 à 2400 âmes (Savonnet, 1952)[74] et puis de 6 000 à 13 000 âmes entre 1921 et 1929 sous l'influence du commerce de traite et des industries ferroviaires. Dans la période de la deuxième Guerre Mondiale 1939-45, le nombre d'habitants de la ville a plus que doublé en atteignant 40 000 âmes. L'effort de guerre et les problèmes relatifs aux exportations de l'arachide en pleine période d'instabilité ne furent pas un obstacle au décollage démographique. Des travaux d'aménagement de l'espace urbain et d'amélioration du cadre de vie ont contribué de facto à la croissance de la population qui passe de 24 000 âmes à 40 000 entre 1945 et 1953. La barre des 70 000 est atteinte dans les années 60 avec le pic de croissance de 1961 (7,1%) et 100 000 dans les années 70 en pleine période de crise rurale. Depuis les années 80, la courbe de croissance démographique de la ville de Thiès est exponentielle, elle n'a jamais été aussi rapide. Les crises rurales n'ont pas manqué de

[74] SAVONNET, Georges. « Evolution démographique de la ville de Thiès », *Notes Africaines*, 1952, (56), p122-124.

provoquer des départs massifs de population vers la ville de Thiès qui a atteint aujourd'hui près de 250 000 habitants.

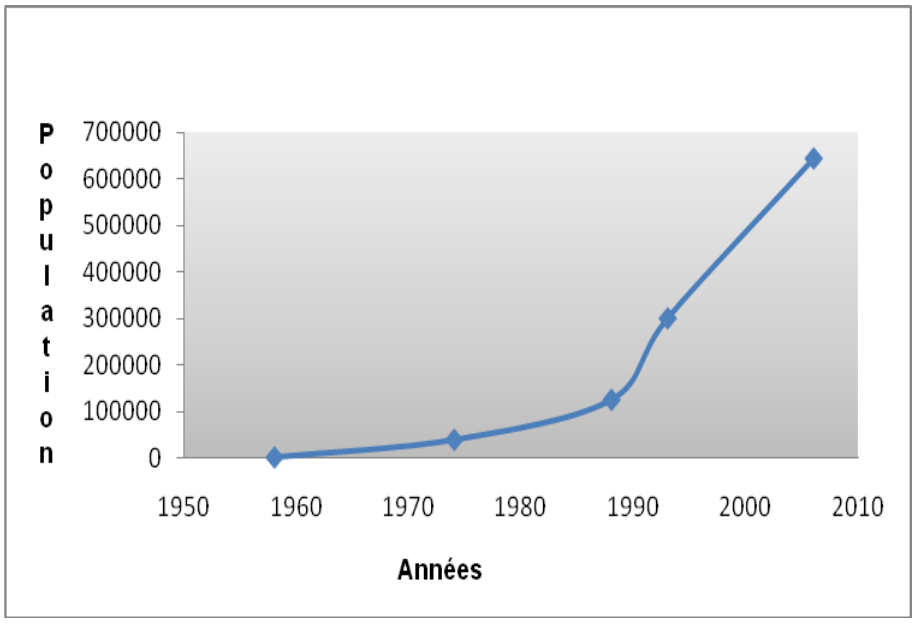
Pourtant, longtemps après, Touba qui est pourtant fondée presque dans la même période que Thiès en 1887 soit une vingtaine années de différence, était toujours une bourgade faiblement habitée. Elle a vécu d'abord une période de stagnation démographique entre 1887 à 1927 à cause de nombreux démêlés entre les autorités coloniales et le « *Cheikh* ». Les déportations et mises en résidence surveillées destinées à bloquer son influence grandissante l'ont longtemps éloigné de Touba, alors qu'il s'y serait installé à l'écart du commandement de Diourbel pour échapper aux persécutions et humiliations. Il y vécut très peu à cause de ses absences longues et nombreuses. Le peuplement qui commençait à se former autour de Touba se dispersait au fur et à mesure, mais Touba ne se distinguait pas particulièrement des autres centres de la foi mouride. Son évolution démographique était encore en dents de scie en fonction des périodes et des événements. Mais dès le départ du colonisateur dans les années 1960, le dynamisme démographique opère vigoureusement dans la cité religieuse. Le prestige religieux incarné par les symboles matériels et immatériels à travers la grande mosquée et les lieux de sacralité (cimetière, source d'eau, résidences maraboutiques) et la personnalité tutélaire et charismatique d'Ahmadou Bamba constituent le soubassement de cet essor démographique. Au-delà de ce prestige religieux, le prosélytisme foncier basé sur des stratégies clientélistes auxquels s'ajoutent les appels au peuplement réitérés par le khalife des mourides religieux ont fait passer le nombre d'habitants d'un millier dans les années 1950 avec un peuplement relativement dispersé à 39 000 habitants au début des années 1970 (BCEOM, 1974). Touba devient un refuge économique pour « *les mourides qui profitent de l'occasion pour s'installer en ville* » (Bava et. al. ,1995)[75], alors qu'ils étaient jusque-là très actifs dans l'économie arachidière. Khady Gning (2010)[76] considère que Touba est l'un des

75 BAVA. Sophie et BLEITRACH. Danielle. « Islam et pouvoir au Sénégal, les mourides entre utopie et capitalisme », *Le monde diplomatique*, Novembre 1995, p21.

[76] GNING, Khady. *Dynamiques et stratégies territoriales dans le bassin arachidier sénégalais : colonisation, urbanisation, développement et redéploiements*, Pessac : Université Michel de Montaigne Bordeaux 3, 2010. 460p. (Th. Doctorat : Géographie Bordeaux 3 : 2010) (MORIN. S, Directeur de Thèse).

rares secteurs du vieux bassin arachidier dont le solde migratoire reste positif puisque le croît naturel et les immigrés sont supérieurs aux départs. Pour ces nombreuses raisons, la ville religieuse atteint rapidement 132 000 âmes en 1989, 300 000 citadins en 1993 avec une croissance annuelle record de 19,1 % plus qu'Abidjan dans la période allant de 1965 à1975 avec 10,3% (Beauchemin et Bocquier, 2004)[77]. Depuis 2006, Touba aurait atteint 640 000 habitants même si ces chiffres concordants produits par le Plan local de Développement de Touba (2003-2007)[78] et le District Sanitaire de Touba doivent être analysés avec prudence. Des prévisions tablent sur le million d'habitants avant 2015 !

GRAPHIQUE 3 : EVOLUTION DE LA POPULATION DE LA VILLE DE TOUBA



BCEOM (1974) ; Gueye C. (2002) ; District de Touba (2006) et FAYE. D (2009)

[77] BEAUCHEMIN, Catherine, BOCQUIER, Philippe. « Migration et urbanisation en Afrique l'Ouest Francophone », *Urban Studies*, Vol. 41, No 11, 2004, p. 2245-2272.
[78] COMMUNAUTE RURALE DE TOUBA MOSQUEE, *Plan Local de Développement, 2003-2007, 2002*, 101p.

Touba constitue désormais la première ville de l'intérieur (Gueye, 2006)[79], alors la ville est toujours considérée administrativement depuis 1976 comme une collectivité rurale. Ce statut explique le faible taux d'urbanisation de la région de Diourbel estimé à 16 % (ANSD, 2002) contre 42,7 % pour Thiès, 36,8% pour Saint Louis et 97,2% pour Dakar. Il est largement en dessous de la moyenne nationale qui est de 49% en 2005. Pourtant si on l'on fait abstraction du statut de Communauté Rurale de Touba, Diourbel serait la deuxième région la plus urbanisée du pays avec plus de 80 % d'urbains après Dakar.

Somme toute, le dynamisme urbain continue d'opérer dans les villes secondaires sénégalaises sous le *«flot des ruraux et des naissances* » (Piermay, 2007)[80]. La ville classique s'est redéployée sur un espace plus vaste (Wiel, 1999)[81] en débordant de plus en plus de leur assiette foncière originelle. Elles étalent leurs espaces de manière tentaculaire sous forme de « doigts de gant » vers la périphérie urbaine, voire rurbaine.

II. L'accroissement spatial des villes

L'essor démographique fulgurant des villes sénégalaises sous l'effet de l'exode rural et de l'excédent naturel conjugué au développement d'activités économiques notamment informelles, s'est accompagné d'un accroissement spatial exponentiel des villes jusqu'aux franges des agglomérations proches des espaces ruraux. L'urbanisation rapide interpelle aussi sur la problématique des mobilités surtout dans les périphéries urbaines des pays pauvres comme les villes secondaires de Touba, Thiès et Saint Louis au Sénégal où l'extension spatiale ne s'accompagne pas toujours des réseaux de transport et des équipements structurants nécessaires.

[79] GUEYE, Cheikh. «Le paradoxe de Touba : une ville produite par des ruraux. Les interactions rural-urbain : circulation et mobilisation de ressources», *Bulletin de l'APAD*, 12 juillet 2006. Disponible sur http://apad.revues.org.
[80] PIERMAY, Jean-Louis. *La ville sénégalaise*, Paris, Karthala, 2007, 246p.
[81] WIEL, Marc. La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, Belgique, coll. Architecture, Recherches, 1999, 149p.

II.1 L'urbanisation contrôlée : le rôle dans ségrégation sociospatiale

II.1.1 Une urbanisation coloniale ségrégative

La ségrégation sociospatiale dans les villes africaines est un long processus. Elle a connu des balbutiements pendant la période coloniale. L'urbanisme colonial ségrégatif et autoritaire se mettait ainsi en place. La politique d'urbanisme colonial mis en place était le premier facteur de ségrégation raciale et sociospatiale. Comme le montre bien Lat Soucabé M'Bow (1992) : c'est qu'à partir de la seconde Guerre Mondiale, dans le contexte de l'urbanisme volontariste mené par l'administration coloniale, que s'est amorcé un véritable zonage des quartiers résidentiels avec d'une part les quartiers et européens et d'autre part des quartiers africains habités par des populations indigènes défavorisées qui sont reléguées de plus en plus loin des centres dans des zones périphériques dépourvues de VRD (routes, de transports publics, d'assainissement) et d'équipements structurants. Ce modèle qui opposait les espaces affectés aux européens et ceux réservés aux africains (Dubresson et al, 2010)[82] était l'un des principaux facteurs d'organisation spatiale des villes africaines. Pire, le quartier européen devait servir de barrage à l'urbanisation africaine (Fournet et al, 2008)[83] et circonscrire la ville indigène pour qu'elle ne déborde pas de sa zone de confinement d'où l'usage de cordons sanitaires ou zones non aedificandi de plusieurs mètres comme à Dakar où près de 800 mètres séparaient à l'époque le Plateau (quartier européen) et la médina crée à cet effet lors de la peste de 1914. Les quartiers de Colobane et Gueuletapée furent déplacés de Dakar vers Pikine-Dagoudane crée en 1952. C'est en ce sens qu'Ousmane Sembene (1960) a élaboré une description de la différenciation sociospatiale quasiment raciale dans les villes de Dakar et Thiès dans lesquelles cette politique urbaine a créé autant de ségrégation et de malaise. Il constate une séparation radicale entre d'une part les quartiers européens qui sont très bien structurés avec de grandes avenues résidentielles, des rues commerçantes, des bâtiments administratifs, des camps militaires et des villas peintes de couleurs claires

[82] DUBRESSON, Alain et JAGLIN, Sylvie. « Villes et citadins d'Afrique noire francophone. Le temps des incertitudes », *Bulletin de l'Association de géographes français*, vol. 87, n°1, Mars 2010, p15-25.
[83] FOURNET, Florence ; MEUNIER-NIKIEMA, Aude et SALEM, Gérard. *Ouagadougou, 1850-2004: une urbanisation différenciée*, Paris, IRD, Broché, 2008, 145p.

entourées de jardins et de cours propres, et d'autre part la ville indigène moins bien organisée avec des axes rarement aménagés, peu équipée et insalubre dominée de manière écrasante par des taudis, des cahutes de bois et de zinc enfermées dans leurs palissades ou leurs haies de bambous, des courettes empestées, des avenues sombres et des ruelles étranglées.

De prime à bord, les expropriations des autochtones de leurs lieux de résidence pouvaient s'appuyer soit sur le discours médical (transmission d'épidémies de peste ou de fièvre jaune) ou sur les schémas directeurs pour la réalisation de lotissements. Le recours permanent aux services d'hygiène pour refouler les indigènes loin de l'habitat européen était validée par les textes coloniaux avec la possibilité de détruire tout habitat jugé insalubre et pouvant constituer un foyer ou un vecteur de propagation des infections, au moment où la politique d'assainissement (Diawara, 2009)[84] est discriminatoire. C'est le cas du quartier *Guet N'Dar* qui a fait à l'époque l'objet d'une opération de lotissement a été réalisée sur le site en 1919, et elle concerne 201 lots pour loger 199 familles. Il en résulte un accroissement des densités urbaines avec près d'un millier d'âmes. Ce quartier qui atteignait déjà une densité de 700 habitants à l'hectare dans ce site étroit (Sinou, 1988)[85].

Dans un second temps, les plans ou schémas directeurs de cette période permettaient d'organiser rigoureusement l'occupation du sol en se basant sur un cadre législatif contraignant. Selon Pape Sakho (2007)[86] : « *cette réglementation a favorisé à l'époque la création de cadres de vie hiérarchisés, discriminés selon l'origine, les conditions sociales et les activités de ses occupants* » Ces plans urbains[87] successifs ont servi de base juridique à la politique urbaine coloniale pour mener des opérations de déguerpissement et de déplacement sous le prétexte de l'aménagement rationnelle de l'espace urbain. Avec de tels arguments dotés d'un soubassement juridique, « *l'administration coloniale réussit sans encombre à*

[84] Selon DIAWARA, Amadou Bélél (2009), dans sa thèse ''les déchets solides à Dakar : environnement, société et gestion'' : « Les populations noires habitant les contours de la ville européenne, restaient discriminées dans les pratiques officielles de prise en charge des matières résiduaires. Les habitants des quartiers Lébous traditionnels de Guet-Ndar et Goxumbacc étaient moins chanceux, devant encore se contenter toujours des abords du fleuve pour l'évacuation des eaux vannes et pour satisfaire quelque besoin naturel ».

[85] SINOU, Alain, « Urbanisme et colonialisme, la production de la ville indigène au Sénégal au début du XXème siècle », in Catherine COQUERY-VIDROVITCH, *Processus d'urbanisation en Afrique*, Paris, l'Harmattan, 1988, p25-37.

[86] SAKHO, Pape. « Renouvellement urbain à Dakar : vers l'émergence d'une nouvelle centralité dans un quartier d'habitat planifié, le Point E » ?, in Jean-Louis PIERMAY, *la ville moyenne sénégalaise*, 2007, p75-95.

[87] Les premiers plans directeurs datent de 1829 à Saint Louis, 1949 à Thiès et 1974 à Touba

évacuer une grande partie de la ville africaine » (M'Boloko, 1982)[88] notamment les familles et certains groupes indigènes qui étaient présents dans le centre-ville et qui n'occupaient que les cours intérieures des pâtés de maisons (Seck, 1970). Ainsi, le marquage spatial s'impose comme un moyen de séparation des colonisés et des colonisateurs même si les assistants, les cadres et les techniciens noirs de l'administration appelés « les évolués » avaient la possibilité et les moyens de résider dans ces quartiers aménagés du centre.

Dans les villes Thiès et Saint Louis, cette politique de ségrégation sociale et raciale n'était pas non plus absente dans la configuration de l'espace urbain. À Thiès, les anciens quartiers indigènes Randouléne-sud qui signifie « reculez » en *Wolof* et Grand Thiès, furent des quartiers crées de toutes pièces au sud de la vieille escale par l'administration coloniale pour circonscrire les épidémies au-delà du cordon sanitaire établi à cet effet, et décongestionner les quartiers denses du centre. Ces quartiers ont servi de points de chute aux déguerpis de la peste. À Saint Louis, le pouvoir colonial n'avait pas besoin d'établir le même cordon sanitaire qu'à Thiès puisque le bras du fleuve Sénégal servait de barrière naturelle de protection aux quartiers européens de l'île. Selon Diawara (2009) , dans un contexte d'afflux démographique, la discrimination socio-hygiénique créait les conditions de la déclaration de maladies et infections de masse d'autant plus que les habitants du quartier devaient se contenter toujours des abords du fleuve pour l'évacuation des eaux vannes et pour satisfaire quelque besoin naturel. Ce quartier relativement était aussi à l'époque en proie à d'innombrables menaces, risques et périls dont les maladies infectieuses (peste et fièvre jaune) et les risques d'incendies liés aux matériaux constitutifs des cases (paille et bambou). L'administration coloniale ne prend aucun risque face aux épidémies de peste de 1918 et à l'insalubrité de l'habitat « indigène » crée par une politique de discrimination dans la collecte des déchets[89] et décide de déguerpir les populations avec l'aide de troupes militaires. Ainsi, des Guet N'Dariens devaient être déplacés vers les quartiers de Sor avant la destruction de

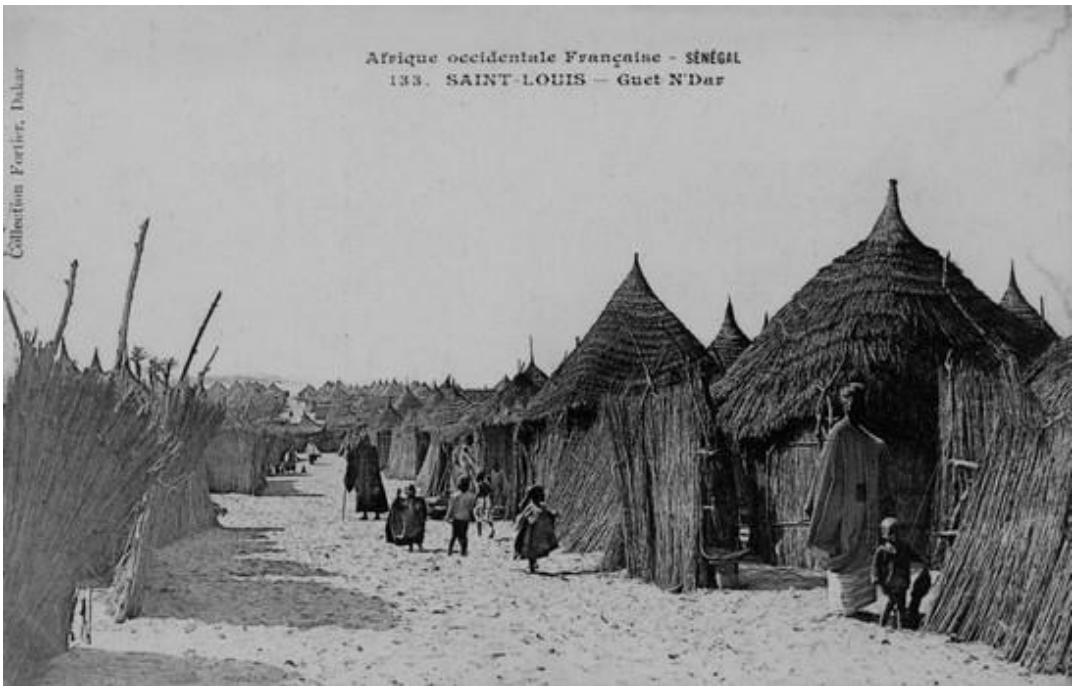
[88] MBOLOKO, Elikia. « Peste et société urbaine à Dakar : l'épidémie de 1914 », *Cahiers d'études africaines*, 1982, vol. 22, n° 85-86, p13-46.

[89] Selon Diawara (2009) : un service de collecte des déchets à domicile était proposé aux occidentaux privilégiés de l'île de Ndar, alors que des containers sur les berges du fleuve devaient permettre aux populations noires des quartiers urbanisés, d'éliminer « proprement » leurs déchets solides, ce qui maintenait en réalité un écart dans l'offre de service.

leurs habitations. Les autorités coloniales en profitent pour effectuer une opération de lotissement du quartier en 1920 avec 200 lots destinés à loger 199 familles.

De toute façon, l'idéologie coloniale basée sur la différenciation et l'inégalité remettait en cause la mise sur le même pied d'égalité les habitants de *Guet N'Dar* et ceux de l'île de Saint-Louis (Plançon, 2008)[90]. Les différences d'équipement entre quartiers subsistent, et les problèmes de transport demeurent.

PLANCHE 4: LE QUARTIER DE GUET N'DAR À SAINT-LOUIS, AU DÉBUT DU SIÈCLE.



Comme le montre bien cette illustration, l'habitat indigène était encore rural et dense. Il est composé de matériaux précaires avec tous les risques relatifs aux incendies. **Source : ANSD par Diawara (2009)**

Dans le domaine des transports, la ségrégation dans l'accès aux transports pour les indigènes était une réalité dans les villes coloniales sénégalaises. Les transports étaient cantonnés dans le quartier européen au détriment des périphéries et villages traditionnels cloisonnés et mis à l'écart de l'essentiel des flux avec un minimum de services (Marcadon,

[90] PLANÇON, Caroline. « Pratiques juridiques urbaines au Sénégal, ruptures et réappropriations du droit foncier étatique », *Revue droit et Cultures*, n°56, 2008, p107-126.

1999)[91]. L'action des transports publics était pendant très longtemps limitée à une catégorie de population notamment les fonctionnaires français et autochtones et leurs familles dont leurs enfants scolarisés (Rochefort, 2000) par l'intermédiaire d'autobus de ramassage, alors qu'une grande partie de la population indigène travaillant principalement dans le secteur primaire et dans « l'informel », était marginalisée par ces flux de transport. Les populations « indigènes » étaient obligées de recourir aux modes de transport traditionnels: marche à pieds, portage de marchandises, pousse-pousse et charrette à énergie animale (chevaux ou ânes). Qu'en est-il de la période postcoloniale ? La logique de ségrégation sociospatiale née du modèle d'urbanisme colonial a-t-elle été perpétuée après les indépendances ?

II.1.2 Une autre forme de ségrégation dans l'urbanisation postcoloniale

Comme le montre très bien Michelon (2011)[92] : « *à la ville séparant les colons et les autochtones a succédé la ville postcoloniale marquant la séparation entre ville formelle héritée et la ville informelle en création* ». Il n'y a pas eu de véritable rupture dans la planification et l'organisation urbaine. Les différentes politiques d'habitat initiées par les pouvoirs publics issus des indépendances n'ont pas réussi à rompre cette logique de ségrégation sociospatiale. Les villes postcoloniales sont marquées par la séparation entre la ville formelle héritée et la ville informelle. Les coûts du foncier et de l'immobilier relèguent davantage les catégories sociales défavorisées en périphérie urbaine avec des conséquences néfastes sur l'accessibilité au centre-ville et aux lieux d'emplois nécessaires pour accéder aux ressources économiques.

Au Sénégal, des changements furent opérés dans le régime foncier avec la mise en application de la de la loi sur le domaine national de 1964. Les droits détenus par les propriétaires terriens traditionnels ont été transféré à l'Etat par le biais de cette loi qui modifie le statut des terres non classées dans le domaine public, non immatriculées et dont la propriété n'a pas été transcrite à la conservation des hypothèques. Si la propriété individuelle est désormais protégée par la constitution, les terres relevant du droit coutumier sont dès lors

[91] MARCADON Jacques. *Les transports, géographie de la circulation dans* le *monde*, Paris, Armand Colin, 1999, 224p.
[92] MICHELON, Benjamin. « Planification urbaine et usages des quartiers précaires en Afrique ». Etude de cas à Douala et à Kigali, 2011, *Certu*, 4p.

placées sous la responsabilité de l'Etat. Les terres qui n'étaient pas revendiqués du fait que la plupart des propriétaires ne pouvaient pas justifier de titres d'occupation pour être en conformité avec la loi, sont massivement immatriculées au nom de l'Etat. « *On assiste une marginalisation administrative du droit coutumier* ». (Sané, 2009)[93]. Pour échapper à l'immatriculation de leurs parcelles dans le domaine de l'Etat, de nombreux propriétaires qui avaient acquis des terres auprès des chefs coutumiers notamment dans les zones urbaines, mettent rapidement en valeur leurs biens fonciers sans permis de construire, ni certificat de conformité délivré après les travaux par les autorités compétentes. Donc, cette obligation de posséder un titre officiel (titre foncier, permis d'occuper ou bail) avant toute mise en valeur exclut de la procédure de l'autorisation de construire une grande partie de la population urbaine. Il en résulte aussi des conflits fonciers inextricables, mais aussi des pratiques spéculatives menées sur les terres par de puissants chefs coutumiers entraînant l'expansion de l'habitat dit « irrégulier ».

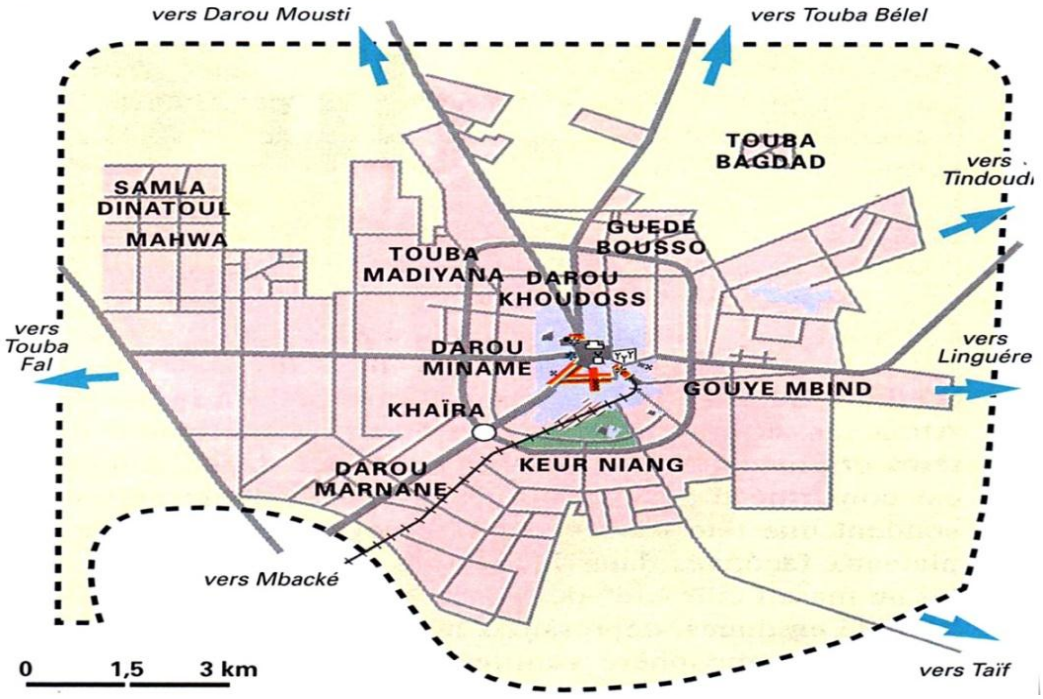
Force est de reconnaitre que de nouvelles formes de ségrégation apparaissent dans l'occupation du sol et dépendent du niveau de vie des catégories sociales. C'est comme s'il y'avait une sélection très dure des catégories sociales selon leur niveau de vie pour résider dans tel ou tel quartier. Les pauvres sont exclus des filières formelles d'accès au sol (Dubresson et al, 2010) par des prix exorbitants des maisons, et des terrains qui servent de filtre de classification sociale. La location-vente de logements sociaux pratiquée par des sociétés immobilières est hors de portée de leurs bourses. C'est un tri social, une sélection qui s'effectue dans la manière d'occuper l'espace urbain né de la compétition extrêmement dure pour l'espace qui est d'ordre économique avec une « force centrifuge » qui propulse les plus pauvres vers les périphéries urbaines même si les pouvoirs cherchent à améliorer la mixité sociale.

En revanche, dans la cité religieuse de Touba, l'organisation urbaine s'appuie aussi sur des bases sociales, sociologiques, et économiques. C'est une forme de planification « à la mouride » dans laquelle les quartiers centraux et les premières « couronnes » urbaines sont

[93] SANE, Youssouph. *Les processus actuels de l'urbanisation dakaroise : entre expansion et complexité de la gestion, enjeux de la périphérie Est*, Pessac : Université Michel de Montaigne Bordeaux 3, 2009. 376p. (Th. Géographie : Bordeaux 3, 2009) (BART, François, Directeur de Thèse).

anciennement occupés par les lignages maraboutiques et leurs talibés. Seuls les migrants et les riches *talibés* mourides accèdent aux rares parcelles restantes ou des maisons à vendre dans les quartiers centraux et péricentraux, alors que le périurbain est habité majoritairement par des couches sociales démunies. La spéculation foncière bien qu'interdite par le pouvoir Khalifale est une réalité qui sélectionne les catégories sociales pouvant résider dans la première « couronne » urbaine délimitée par la rocade.

CARTE 5 : LES QUARTIERS DE TOUBA



C. Bah et P. Sakho (2000)

En effet, les couches populaires arrivées fraichement à Touba en provenance des campagnes sénégalaises notamment celles du *Baol,* sont reléguées dans les excroissances urbaines faiblement habitées dites « *Santianes* » en *Wolof*, démunies d'infrastructures sociales, économiques, de voirie et réseaux divers, d'emplois et de services. Ils vivent et survivent ici dans des conditions économiques et sociales pitoyables, dans des zones périurbaines rarement intégrées dans les projets de modernisation de la ville, à l'écart de la ville, sans réelles possibilités de mobilité autres que leurs pieds. Le rêve de vivre en ville pour des milliers de talibés mourides pauvres venus des campagnes se révèlent être un cauchemar, un mirage avec un accès difficile aux commodités urbaines et aux emplois.

II.2 L'urbanisation incontrôlée : l'habitat « irrégulier »

La notion d'«irrégulier » dans le secteur de l'habitat populaire est une invention sénégalaise. Il s'agit d'un type d'habitat qui se singularise par la forme et la variété de taille des parcelles, par l'absence d'aménagement et de viabilisation du sol, mais aussi par la faiblesse des voies d'accès, des équipements et des services de base. Rien n'est prévu au préalable, tout arrive à posteriori du fait de l'absence de planification urbaine. Les urbains les plus démunis constitués essentiellement de gens pauvres à faibles revenus, accèdent difficilement à la propriété de manière formelle c'est à dire à un habitat régulier et viabilisé. Ils n'ont pour la plupart pu se loger qu'en s'appropriant de manière illégale et incontrôlée des terrains vagues situés dans les marges urbaines sur lesquels ils construisent leurs propres habitations.

Dans les villes sénégalaises, l'échec des politiques de planification urbaine qui s'est traduit par la croissance incontrôlée des villes, les difficultés d'accès aux terrains et à l'habitat formel pour les catégories pauvres dans les zones proches des noyaux centraux comme nous l'avons déjà évoqué au-dessus et l'absence d'une véritable politique de suivi, ont induit le foisonnement de l'habitat « irrégulier ». Diawara (2009) montre très bien que la pression et la frénésie sont permanentes dans les processus d'occupation de l'espace, notamment pour les besoins de l'habitat dont la variante irrégulière cible toute parcelle de terre « libre ». De toute façon, l'urbanisation s'est déroulée, pendant des décennies, dans l'indifférence, voire l'ignorance des règles les plus élémentaires de la planification urbaine (Diagana, 2010) [94] En cause, les néocitadins poussés hors des campagnes par les sécheresses épisodiques, la crise économique et les PAS, ont tendance à s'accaparer des terrains « illégaux » en marge urbaine obtenus grâce aux propriétaires coutumiers ou à « l'invasion »[95] illégale de terrains libres parfois insalubres et peu propices à l'habitat. Ces catégories sociales pauvres ou moyennes construisent souvent avec les moyens du bord et la « débrouille » au fur et à mesure de l'amélioration de leurs capacités financières. Ces espaces urbains deviennent finalement « *des*

[94] DIAGANA, Yakhoub. *Mobilité quotidienne et intégration urbaine à Nouakchott : des difficultés d'accès aux transports urbains à l'expérimentation des stratégies d'adaptation*, Th. Rennes: Université Rennes 2, 2010. 460 p. (Th. Doctorat : Géographie Rennes 2 : 2010) (PIHAN.J, Directeur de Thèse).

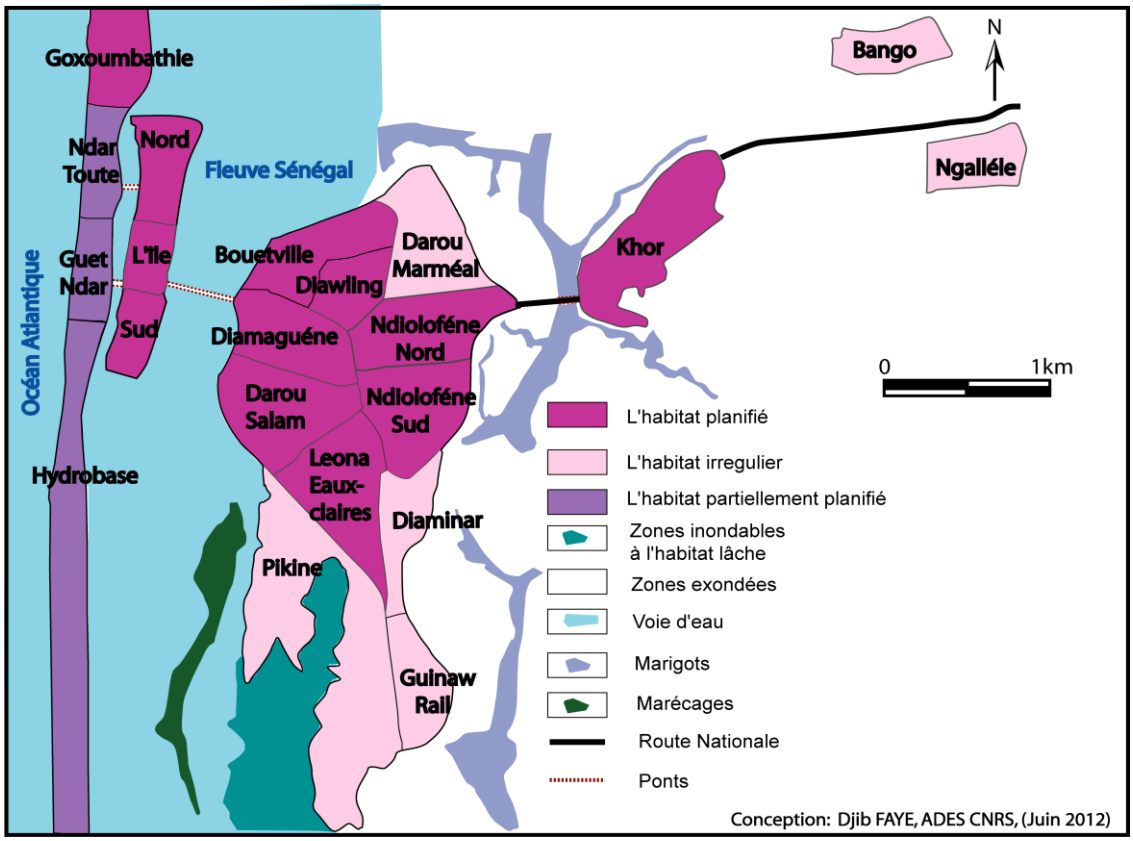
[95] Il s'agit donc de s'approprier des terrains libres situés souvent dans des zones insalubres ou éloignés des centres.

déversoirs humains » (Verniére, 1973)[96], de « *véritables réservoirs de main d'œuvre* » à l'instar des quartiers populaires de Yaoundé (Nguendo-yongsi, 2008)[97] avec des équipements et infrastructures banaux, réduits au strict minimum.

L'habitat « irrégulier » foisonne aussi dans les villes de Saint Louis et Thiès. Il occupe totalement les quartiers de Pikine, Diaminar, Médina-Course, Guinaw-rail, Médina-Marméal, et Diaminar à Saint Louis, et des quartiers de la Langue de Barbarie, notamment Guet N'Dar, Goxoumbathie, Hydrobase et N'Dar Toute. Il y'a une dizaine d'années, la proportion de parcelles sans titres officiels (titre foncier, permis d'occuper, bail, autorisation provisoire) est évaluée à 41,47% de l'ensemble des parcelles de la ville (PDU, Saint Louis, 2001). Elle est largement réduite aujourd'hui avec la restructuration du quartier irrégulier de Pikine.

[96] VERNIERE, Marc. « Pikine, "ville nouvelle" de Dakar, un cas de pseudo-urbanisation », *Espace géographique*, n° 2, 1973, p107-126.
[97] NGUENDO-YONGSI, Blaise. « Le tissu spontané des villes des d'Afrique subsaharienne : logique de formation et diversité des situations », *Revue des études afroeuropéennes*, Université de Chicoutimi de Canada, n° 2, 3, 2008, 23p.

CARTE 6 : TYPOLOGIES DE L'HABITAT DANS LA VILLE DE SAINT LOUIS EN 2011



Même si les conditions de création des extensions spontanées différent selon qu'on soit à Saint Louis ou Thiès, la situation est quasiment identique. Dans les quartiers « irréguliers » de la ville de Thiès, notamment Takhikao, Keur Cheikh Ibra, Kawsara Fall et Medina Fall pour ne citer ceux-là situés à l'Est le long de la voie ferrée Dakar-Saint Louis, l'économie de traite et la prospérité du chemin de fer (l'attractivité des chantiers de construction du chemin de fer et des ateliers de réparation ferroviaires) furent les catalyseurs de cette urbanisation irrégulière.

Ce type d'espace urbain échappe aux cadres de régulations classiques, avec une desserte très insuffisante en VRD (eau, électricité, et assainissement). Les rues sont étroites, sinueuses et parfois sans issues. Les voies d'accès internes sont insuffisantes, voire absentes. Les dessertes de TC y sont délicats à cause des problèmes d'accessibilité crées par l'occupation désordonnée.

.

PLANCHE 5 : LES MODES D'OCCUPATION DU SOL : LE CAS DE L'HABITAT IRRÉGULIER

a)Une ruelle qui témoigne d'un urbanisme hérité de l'influence de la ville musulmane du type Médina caractérisé par une vie sociale forte, la proximité et les amitiés très développées. **Médina Fall à Thiès (FAYE. D, Mai, 2009)**

b) une ruelle étroite Pikine à Saint Louis symptomatique de l'urbanisme ''non planifié'': **(FAYE. D, Mars, 2009)**

En revanche, la situation est particulière dans la ville religieuse de Touba. L'habitat y est mieux organisé, les rues droites et entrecoupées. Les lotissements périphériques ne sont pas le fruit d'une occupation « irrégulière », mais plutôt d'un volontarisme des pouvoirs religieux qui cherchent à contrôler le foncier pour éviter le foisonnement de quartiers d'occupation « spontanée » et de garder la main haute sur la ville.

Globalement, nous constatons que l'expansion des périmètres urbains nés de l'urbanisme régulier ou « irrégulier » redessine sans cesse les contours des agglomérations urbaines de Touba, Thiès et Saint Louis.

II.3 Évolution des espaces urbains

II.3.1 Les causes de la croissance urbaine

L'urbanisation spectaculaire des villes sénégalaises découle depuis quelques décennies à la fois des sécheresses récurrentes des années 1970, des PAS et des mutations économiques dans les campagnes auxquelles les paysans étaient peu préparés. De nombreux paysans issus du *Baol, du Cayor, du Ndiambour, du waalo*[98] ont fui un monde rural désemparé, durement frappé par la crise agricole avec des rendements agricoles très erratiques, alors qu'ils étaient jusque-là très actifs dans l'économie arachidière. Ils se sont pour l'essentiel installés dans les centres urbains les plus attractifs. Ce qu'il faut reconnaitre, c'est que ces trois grands centres urbains, Touba, Thiès et Saint Louis, pour ne citer ceux-là, servent de refuge économique pour ces néourbains exerçant essentiellement dans le secteur « informel ». Ils viennent profiter de services urbains que leurs villages d'origine ne peuvent leur offrir.

Au-delà du dynamisme économique, les facteurs déclenchant de l'urbanisation différent dans ces trois centres urbains. Touba dégage certaines spécificités. Le fort particularisme religieux et identitaire est à la base de la construction du territoire toubien. Son urbanisation croissante de Touba est symptomatique de la forte progression de l'Islam mouride incarné par une personnalité charismatique, Ahmadou Bamba. Il a su très vite qu'il n'est plus possible de former les gens dans la logique de l'enseignement des règles formelles de l'islam, il cherche

[98] Ce sont d'anciennes régions traditionnelles correspondant respectivement aux régions administratives de Diourbel, Thiès, Louga et Saint Louis.

donc à former un homme nouveau dans le cadre de la mystique islamique soufie (Thioub, 2008)[99] en l'adaptant aux traditions *Wolof* et au contexte sénégalais. Des milliers de talibés mourides se sont inféodés au « *Cheikh* » et dévouée à sa cause, pour pouvoir concrétiser son projet religieux et territorial. Comme le montre très bien Cheikh Gueye (2002) : « *la confrérie mouride semble avoir choisi d'adopter l'urbanisation comme mode dominant de contrôle et d'organisation spatiale* ». La politique foncière, destinée à asseoir la légitimité des élites maraboutiques et à la reproduction de la confrérie mouride, se matérialise par la distribution gratuite de parcelles aux *talibés*. Déjà dans les années 1960, Paul Pélissier, (1968)[100] montrait que le Mouridisme a une organisation hiérarchique qui lui permet de commander et de contraindre de donner des terres à ceux qui n'en ont pas, de creuser des puits, d'acheter des tracteurs accumuler des capitaux, de construire l'énorme mosquée de Touba. Il s'y ajoute les appels au peuplement réitérés du khalife et la rétention de parcelles par des « *Borom*»[101] et des talibés peu scrupuleux et surprotégés qui viennent aussi contribuer à accroitre l'extension du périmètre urbain de Touba. C'est ce qui fait la particularité de l'urbanisation de Touba par rapport aux autres villes sénégalaises.

Thiès et Saint Louis, deux anciennes villes coloniales, différent fondamentalement de la ville sainte. Ces deux villes sont nées et se sont développées grâce à leurs localisations géographiques, aux fonctions militaires, politiques et/ou administratives. Si le site est déterminant dans la naissance des deux villes, le chemin de fer de fer Dakar-Saint Louis est fondamental dans leur développement.

II.3.2 Analyse diachronique de l'évolution spatiale des villes

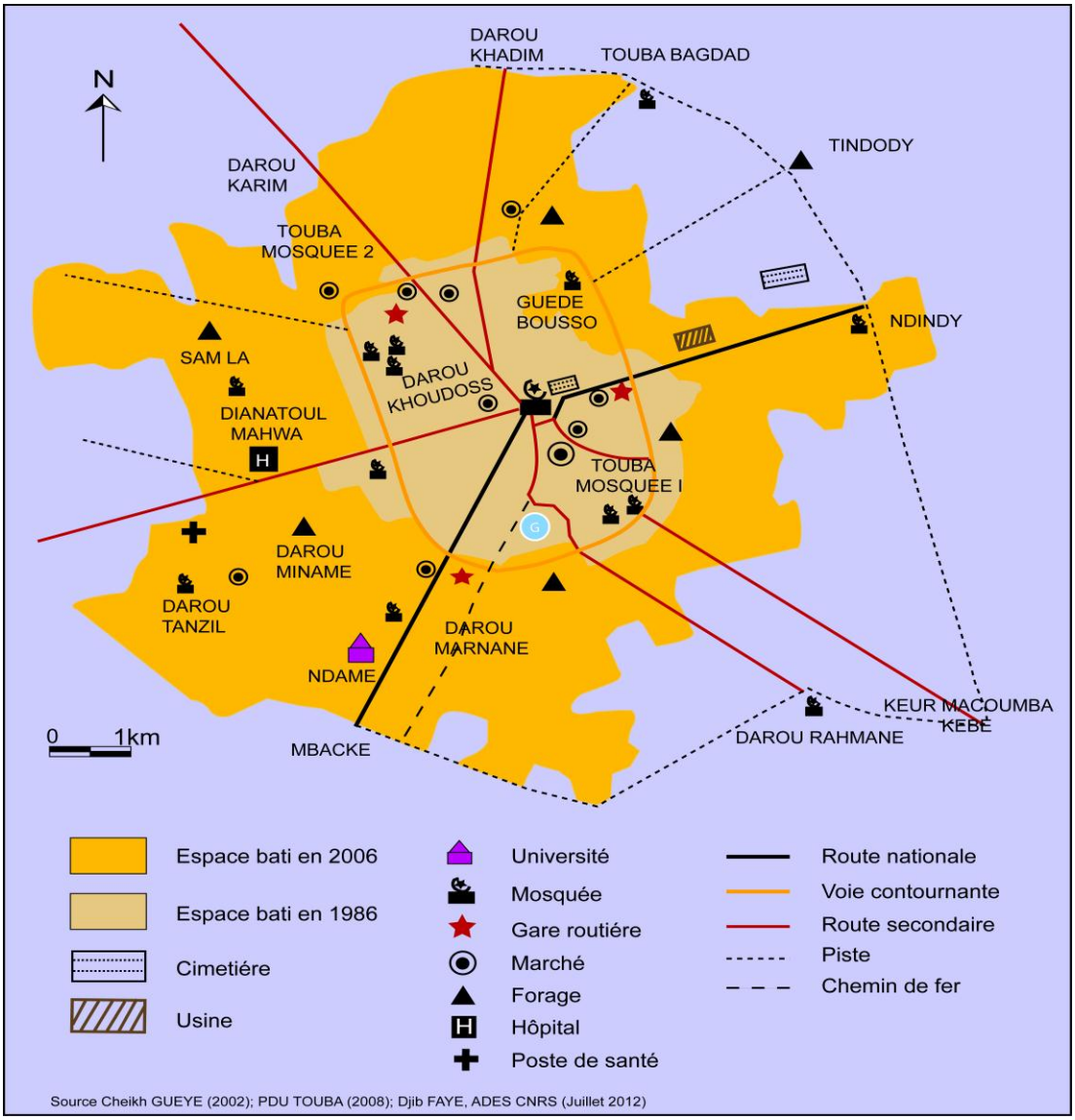
Les grandes villes gagnent en permanence de l'espace et des nouveaux habitants, ce qui conduit à un fort étalement urbain poussant les espaces périphériques à côtoyer la campagne immédiate.

---

[99] THIOUB, Ibrahima. *Islam et politique au Sénégal : le pouvoir et les marabouts*, 15 Mars, www.Afrik.com. (Consulté le 24/09/2010).
[100] PÉLLISIER, Paul. « Les paysans du Sénégal », *Annales de Géographie*, 1968, n°419, pp.110-117.
[101] Des personnalités maraboutiques, commerçantes ou politiques très influentes qui ont en leur possession de grandes propriétaires foncières.

La carte diachronique de l'espace urbanisé de Touba entre 1986 et 2011 montre une expansion spatiale fulgurante (Carte n°8). Un bref retour en arrière, en 1968, à l'avènement du troisième Khalifat (1968-1989), montre un espace urbanisé continu et circonscrit à trois quartiers autour de la rocade: Darou Khoudoss, Touba Mosquée et Darou Miname. Darou Marnane n'était pas encore rejoint par le front urbain. La construction de cette voie contournante entre 1975 et 1981 fut capitale dans les premières phases de croissance spatiale de Touba. Cette « rocade » qui a très tôt orienté l'urbanisation de Touba, est l'un des instruments du développement urbain. Les quartiers intrarocades (Darou Khoudoss, Darou Miname 1, Touba Mosquée 1, Khaïra, Keur Niang, Gouye Mbind, Touba Guédé et Guédé Bousso) étaient déjà pleinement urbanisés à la fin des années 1980 avec peu d'espaces interstitiels. D'ailleurs, certains des quartiers avaient déjà franchi la « rocade » avec l'étalement périphérique : il s'agit notamment Darou Miname et Khaïra à l'ouest et au sud-ouest de la rocade, mais aussi de Gouye Mbind à l'est, Darou Khoudoss au nord dont l'extension est désormais bloquée par l'érection de Touba Mosquée 2 au nord.

CARTE 7: ÉVOLUTION DE L'ESPACE URBANISÉ TOUBIEN ENTRE 1986 ET 2011



Dès les années 1970, de vastes zones d'urbanisation périphériques sont venues se greffer au centre historique. Des lotissements sont alors initiés dans le cadre du plan urbain élaboré par le Bureau Central d'Outre-mer en 1974 qui prévoyait des axes prioritaires du développement urbain sur 25 ans. Ce plan d'urbanisme privilégie l'occupation du sol à l'ouest, au nord et au sud de la ville, notamment le long de la route de M'Backé. Les lotissements d'extension ou de densification des espaces interstitiels réalisés entre 1976 et 1989 dans les quartiers sud (Khaïra, Darou Marnane et Keur Niang), les quartiers nord-ouest (Madiyana et Same La), l'ouest (Dianatoul Mahwa), au nord (Darou Khoudoss) et dans le

centre-ville (Touba mosquée) sont aussi très déterminants dans la croissance urbaine (tableau n°1).

Tableau 1 : Les parcelles loties selon les quartiers et la période à Touba

Quartiers	Date	Parcelles
Keur Niang	1976	500
Darou Marnane	1978	2700
Same La	1978	2505
Darou Marnane Gueye	1980	555
Madiyana	1978 1984 1989	2550 1437 1718
Dianatoul Mahwa	1978 1989	100 1193
Khaïra	1976	940
Darou Khoudoss	1982	2214
Guédé Bousso	1987	503
Darou Rahmane 1	1987	1846
Touba Bagdad	1989	294

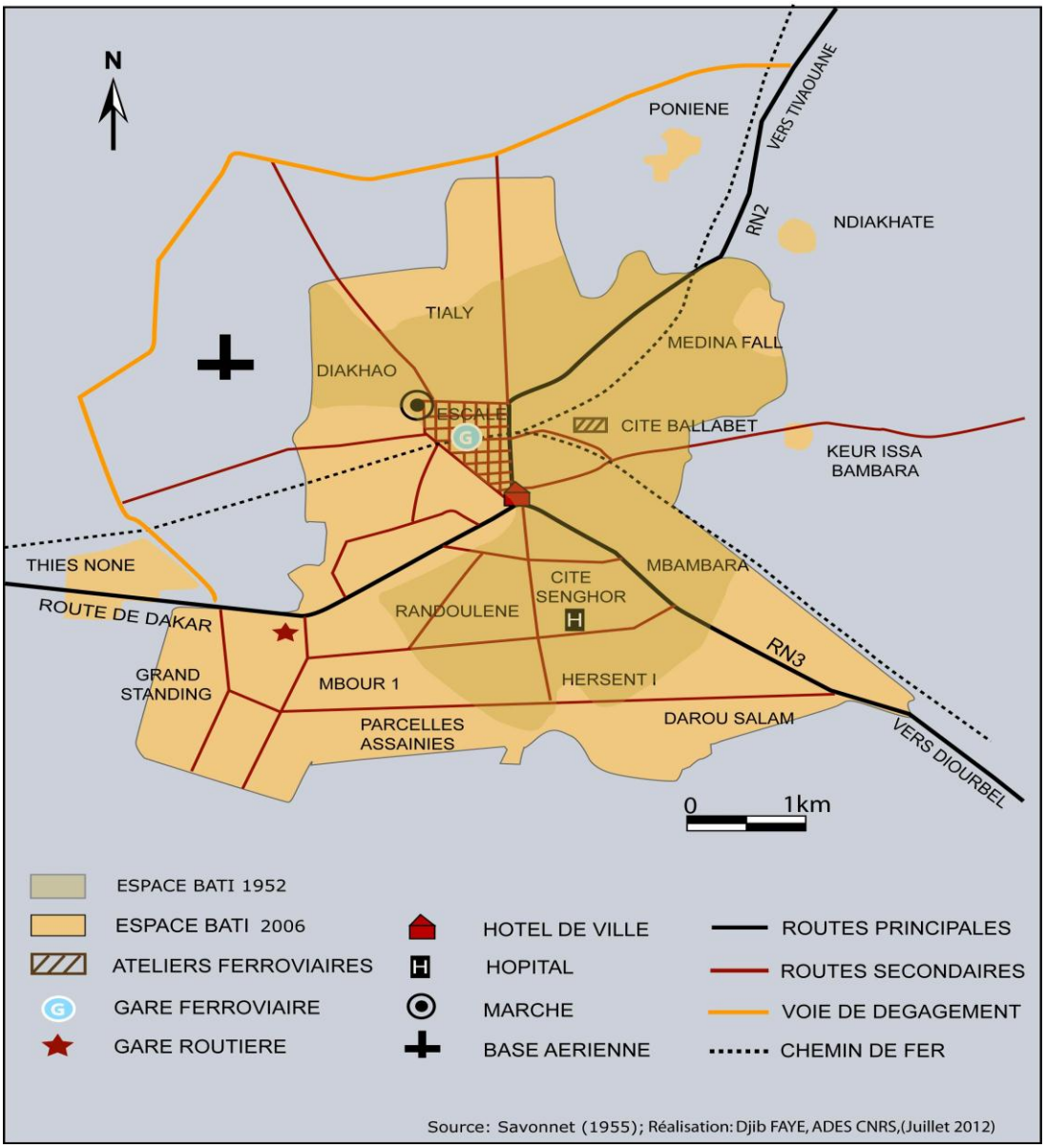
Source : GUEYE, 2007, enquêtes personnelles, 2009.

Au total, quelques 60 000 parcelles seront loties entre 1968 et 1989 favorisant l'occupation quasi totale de la première « couronne » urbaine située à l'intérieur de la « rocade ». Les néourbains issus de la campagne et des *Daaras* mourides rurales sont venus se masser dans les quartiers intrarocades et le long des pénétrantes profitant des facilités de déplacement procurées par les réseaux de transport. En conséquence, Touba n'a cessé de gagner de l'espace au détriment du domaine national depuis 25 ans (Gueye 2002). L'espace bâti de Touba est passé de 755ha du titre foncier mère à 1129 ha en 1968, 1926 ha en 1975 à 3600 ha en 1989 et 3 900 ha en 1990 et à près de 15 000 ha en 2006 selon le plan local de développement de Touba 2003-2007. La ville sainte occupe ainsi une aire urbaine supérieure

à celle de Dakar qui, contrainte par la Presqu'île du Cap Vert, ne s'étend que sur 8 000 ha, et sa croissance spatiale a été bien plus rapide que celle de la métropole entre les Almadies et Bargny lors des dernières décennies. .

Dans le même sillage, un rapide survol de la carte diachronique de l'espace urbanisé de Thiès entre 1952 et 2011 (carte n°9) montre de manière explicite des transformations urbaines radicales. Elle pointe du doigt les nouvelles tendances de l'urbanisation. Thiès est passée de 450 ha en 1952 à 1200ha en 1970 à 3400ha en 1978 et 6822 ha en 2011. La surface urbaine a triplé quasiment en huit ans, et le nombre de quartiers atteint la quarantaine de quartiers en 2011. Bien avant, les aménagements urbains menés dans les années 1950 à travers le percement d'avenues, la construction de cités de cheminots, l'érection du palais de justice, de la caserne des sapeurs-pompiers et de l'hôtel de ville en 1954 et de places publiques comme la place de France inaugurée en 1952, furent décisifs dans l'urbanisation de la ville de Thiès. La ville est constituée à cette période d'une dizaine de quartiers dont la vieille Escale et les cités Pillot et Ballabey (1924) qui logeaient les cadres supérieurs de la compagnie ferroviaire. Tout cet ensemble urbain constitué de quartiers résidentiels, administratifs, des zones d'activités et des camps militaires est aussitôt entouré par des quartiers indigènes : Nguinth et Diakhao au nord du quartier « Escale », les quartiers mourides de Takhikao, Keur Mame El Hadji, Keur Cheikh Ibra et Médina Fall à l'Est, qui se sont développés avec l'âge d'or du chemin de fer, au nord-ouest Randouléne et Mbambara au sud.

CARTE 8 : ÉVOLUTION DE L'ESPACE URBANISÉ DE THIÈS ENTRE 1952 ET 2011



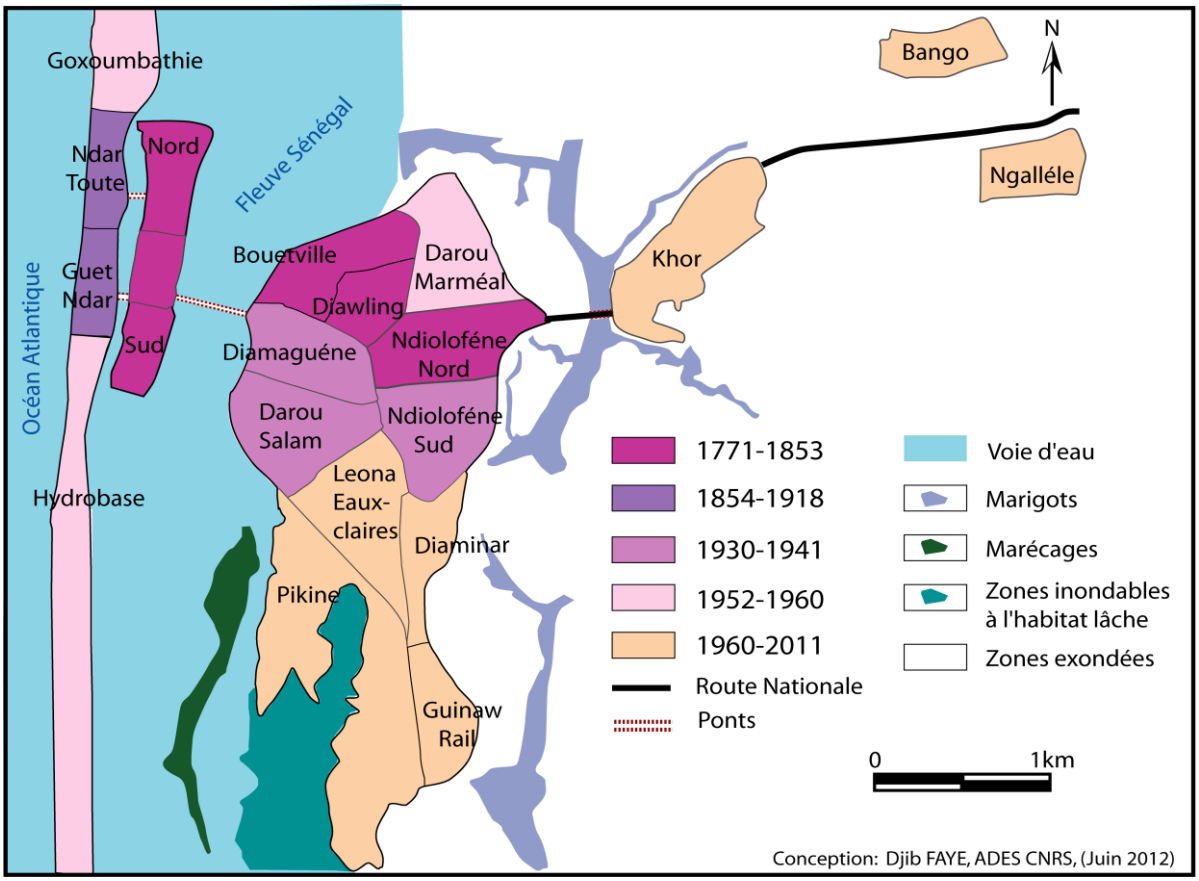
Saint Louis n'échappe pas à ces évolutions spatiales. L'analyse de la carte sur l'évolution spatiale de la ville de Saint Louis entre 1771 et 2011 montre de manière très nette les transformations des paysages urbains. En 1758, la ville de Saint Louis était encore circonscrite dans les parties sud et centrale de l'île et une petite portion de la zone nord est aménagée avec une population peu nombreuse estimée à 3018 habitants. Les premiers équipements administratifs, militaires, scolaires et commerciaux structurants sont construits dans l'île dans la période allant de 1817 à 1847: il s'agit de l'hôtel de l'administration en 1817, l'hôpital régional en 1822 et le cimetière qui sont construits au sud de l'île. Puis,

l'Église est construite en 1827, le palais de justice en 1844, et la Caserne de Rognat et la grande mosquée Ababacar Sy sont implantés au nord de celle-ci en 1847. En 1853, l'Abbé Pierre-David Boilat décrivait déjà Saint Louis de 1840 comme « *une ville qui occupe toute l'île, depuis la pointe du Sud jusqu'aux promenades de la pointe du nord* ». L'île était déjà presque totalement occupée à cette période avec 12 000 âmes. D'où la nécessite pour les pouvoirs publics de réfléchir à l'époque sur les possibilités d'extension de l'île au-delà de ses limites par la construction du pont Faidherbe et Moustapha Malick Gaye. La continuité territoriale est de mise avec la construction et l'aménagement de Bouëtville, le premier quartier urbain de Sor-ouest, Diawling et Balacos (Ndioloffène nord) entre 1837 et 1852. Les quartiers Darou Salam, Diamaguéne et Ndioloffène-sud, ont aussi fait respectivement l'objet d'aménagement dans les années 1930-40. En revanche, Eaux-claires, Leona, Diaminar, Guinaw rail, Leona et Pikine ont amorcé leur urbanisation dans la période allant de la seconde Guerre Mondiale et au début des indépendances. Le quartier *Guet Ndar*[102], ancien parc à bétail, et zone de défense militaire stratégique[103] a fait l'objet de lotissement qui lui a permis de dégager des emprises de voirie avec deux axes routiers transversaux et des ruelles étroites. Au nord de *Guet Ndar*, le quartier Ndar Toute ou «Petit Saint Louis» en langue *Wolof* s'est aussi densifié au fur et à mesure laissant émerger des constructions anarchiques sans alignement des rues dans le *Haut Ndar Toute.* Dès le début des années 1970, le quartier Khor à l'est de Sor-nord qui regroupe les îlots de Khor Usine, Cité Vauvert, Khor Cabane et Khor Mission a tiré profit des lotissements d'extension qui en ont fait un quartier résidentiel. Dans le même sens, la ville nouvelle de Ngalléle est de plus en plus sollicitée pour de nouveaux lotissements. Les pouvoirs publics ont d'ailleurs rattaché administrativement le village de Ngalléle à la ville de Saint Louis dès 1967. Près de 2000 parcelles y ont été loties dont une ZAC et des Parcelles Assainies de Ngalléle (4ha).

[102] Il signifie « parc à bétail » de Ndar en *Wolof*, lieu de pâturage.

[103] Des batteries de canons étaient postées dans la langue de barbarie pour bloquer les infiltrations et les pillages réguliers menés par des Maures des royaumes du Trarza et du Brakna qui enlevaient aussi les enfants pour en faire leurs esclaves ou leurs femmes.

CARTE 9 : ÉVOLUTION DE L'ESPACE URBANISÉ SAINT LOUISIEN ENTRE 1771 ET 2011



Cette urbanisation galopante a aujourd'hui favorisé presque l'occupation totale de l'espace Saint-Louisien. La superficie urbaine est passée de 1500ha à 4579ha entre 1961 et 1967 soit trois fois plus en peu de temps et plus de 6000 ha de nos jours à cause de l'intégration administrative de Ngalléle dans la commune de Saint Louis.

L'urbanisation périphérique pousse la ville à empiéter sur la campagne immédiate

II.4 La ville aux frontières de la campagne

Jean Michel Roux et Gérard Bauer (1976) sont les premiers auteurs à définir la notion de rurbanisation jusque-là ignorée par les études urbaines. Ce phénomène est définit comme un phénomène d'imbrication des espaces ruraux et des zones urbanisées par le fait du grossissement des villes qui absorbent la campagne immédiatement contigüe à l'agglomération. Le rurbain est une sorte « d'entre deux », une zone d'interface hybride et de transition entre zones urbaines et campagne. Cette zone qui est sous forte influence des

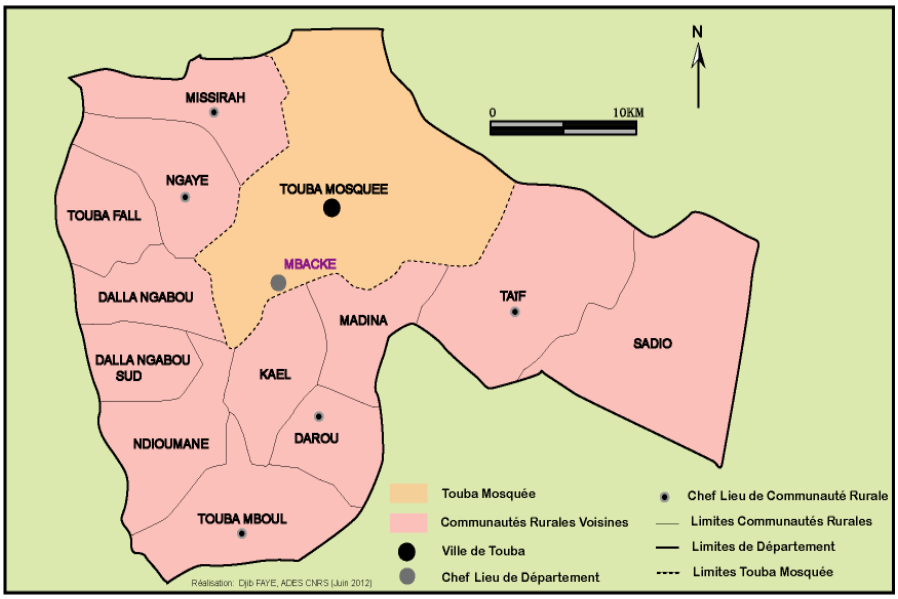
activités et de la vie urbaine, est mieux équipée que la campagne en matière d'infrastructures, d'écoles, de commerces et autres services, et moins bien lotie que les premières couronnes urbaines.

Les stratégies d'accumulation foncières et d'accaparement des terres agricoles par des élites urbaines, des « grands messieurs » appelés « *Borom*» en *Wolof,* aux capacités financières considérables leur permettant d'acquérir de vastes parcelles. De la sorte, l'espace agropastoral environnant se réduit comme peau de chagrin et ses proximités urbaines changent d'affectation happées par les spéculations vers l'habitat et les activités urbaines telles que l'artisanat, le commerce etc. La ville de Thiès continue de gagner de l'espace en repoussant sans cesse ses limites administratives profitant du rattachement dès 1978 de douze villages de la communauté rurale de Fandenne (Thiapong, Diassap, Dioung, Nguinth Peul, Boula noir, Keur Lamane Khar, Keur Saib, Poniène, Thiès None, Keur Issa, Silmang et Darou Salam) à la commune de Thiès. Les terres de la collectivité rurale de Fandenne destinées à l'agriculture et à l'élevage changent d'affectation. En effet, les *serers none* continuent d'être dépouillés de leurs terres agricoles hérités de leurs familles par les élites urbaines notamment des marabouts, les politiques et des hommes d'affaire sans aucune forme de procès malgré les résistances observées çà et là. « *La communauté rurale de Fandenne a perdu entre 1945 et 1996 près de 6 000ha qui ont été intégrés dans le périmètre urbain de la capitale du rail…*» (Totte, et al, 2003)[104]. Thiès doit aujourd'hui 88% de son espace urbain à la communauté rurale de Fandenne. Dans le même sens, l'urbanisation est toujours en « marche » à Saint Louis et à Touba. La communauté rurale (CR)[105] de Gandon constitué de 83 villages est également victime d'une forte pression foncière depuis la construction de l'université Gaston Berger dans le village de Sanar à l'est de Saint Louis. Les risques d'intégration de Sanar qui appartient à la CR à la commune de Saint Louis sont persistants. Selon une étude menée par un groupe d'experts lors d'un atelier à Saint Louis en 2010[106], les prévisions sur une période

[104] TOTTE, Marc ; DAHOU, Tarik et BILLAZ, René (dir.). *La décentralisation en Afrique de l'ouest : entre politique et développement*, Paris, Karthala, 2003, 403p.
[105] CR : Communauté Rurale chargée de la gestion de localités rurales crées lors de la de décentralisation de 1996 au Sénégal.
[106] COMMUNE DE SAINT LOUIS. Saint Louis 2030, « nouvelle métropole africaine : Face aux nouveaux défis environnementaux, quelle stratégie pour un développement urbain dynamique, équilibré et durable », *Ateliers internationale de maitrise d'œuvre urbaine*, Cahiers de session, 1ère édition, du 10 au 20 Avril 2010, 89p.

de 20 ans allant de 2010 à 2030 tablent sur une population de 300 000 âmes soit le doublement du nombre d'habitants de la ville. Il faut loger ce surplus d'habitants dans une ville où les réserves foncières se disputent encore. Le Conseil Rural de Gandon a décidé pour se protéger de l'expansion spatiale de la commune de Saint Louis, en élaborant à l'instar des communautés rurales proches de Touba et de Thiès, un Schéma Directeur pour circonscrire la Saint Louis dans ses limites actuelles qui sont de celles de 1967 (PLD de Gandon, 2008)[107].

CARTE 10: TOUBA-MOSQUÉE ET LES COMMUNAUTÉS RURALES VOISINES



Touba est l'une des villes ayant gagné le plus d'espace ces dernières décennies au Sénégal. L'espace urbanisé de la ville sainte s'étale de manière tentaculaire dans toutes les directions sur un rayon de 7 à10 km à partir du noyau central. En dehors de la zone sud qui touche la ville de M'Backé, les possibilités d'extension urbaine sont réelles. Les anciens villages de Tindody et Ndindy Abdou, à l'est, de Darou Rahmane 1, au sud, d'Alieu, au nord et de Same La, à l'ouest connaissent un recul net de leurs activités, de leurs terroirs et espaces agropastoraux, au bénéfice de lotissements d'envergure initiés par les élites religieuses de la ville. Les communautés rurales voisines de Touba, Kaél et Madina et Taif au sud, Dalla

[107]COMMUNAUTE RURALE DE GANDON, « Plan Local de Développement (2009-2014) », *Document de synthèse,* Novembre 2008, 4p. Disponible sur www.cooperationdecentralisee.sn.

Ngabou, Nghaye et Missirah au nord-ouest et à l'ouest (carte n°10) sont dépouillées en permanence de leurs terres agricoles par une ville religieuse tentaculaire.

PLANCHE 6 : QUELLE URBANITÉ DANS LES PÉRIPHÉRIES TOUBIENNES

a) Une urbanisation à faible densité s'est mise en place à Touba au milieu de nulle part avec les lotissements périphériques menés par les élites maraboutiques **(D. Faye, 2009)**

b) ''Borom chez soi'', la fermeture du nouveau citadin aisé. Des élites urbaines constituées de marabouts, commerçants et politiques s'approprient de vastes domaines, clôturés et fermés. **(D. Faye, 2009).**

Touba étouffe aussi, au sud, la ville de *M'Backé* poussant son Maire à assener des propos très durs:

> «*Touba ceinture M'Backé qui ne respire que par la route de Kaël au sud-est de M'Backé. Les terres prévues pour le développement de M'Backé sont affectées à la ville de Touba qui continue de s'étaler le long de la route de M'Backé. La maîtrise de l'étalement spatial de Touba et le développement de M'Backé à travers un programme d'appui à l'investissement sont des urgences absolues*».

Ces CR qui entourent Touba s'érigent en bouclier contre le débordement de l'espace urbanisé sur leurs propres territoires et les expropriations qui s'en suivent.

Aujourd'hui, les villes secondaires sénégalaises semblent à un tournant. L'urbanisation périphérique avec son cortège d'enjeux et de défis, n'a jamais laissé le temps aux pouvoirs publics de mener une politique de gestion économe et de contrôle et rigoureuse de l'occupation du sol, mais aussi d'équipement des territoires urbains périphériques. Les criants problèmes infrastructurels et d'équipements structurants incombent à la croissance en « doigt de gants » des espaces urbanisés. L'expansion urbaine est telle que les équipements ne peuvent suivre, et les périphéries urbaines doivent se résoudre à affronter les carences des infrastructures qui font d'ordinaire l'urbs. Comme le montrent très pertinemment Roux et Bauer (1976) : *« les logements arrivent bien avant les équipements, et les emplois bien après»*. Dans ces conditions, lutter contre l'étalement spatial par la densification du tissu urbain devient une priorité pour réduire les risques de se voir déborder par les problèmes infrastructurels, et surtout de voir monter les besoins et ressentiments sociaux. De toute façon, les urbanistes sénégalais s'accordent sur le fait que ces villes doivent évoluer en hauteur et éviter de s'étaler au-delà des limites actuelles pour des raisons relatives au financement des infrastructures d'autant plus que les collectivités locales peinent à rattraper le manque considérable de voirie digne de ce nom, de réseaux divers (eau, électricité, téléphone, assainissement, collecte des O.M.), d'écoles, de dispensaires, de marchés équipés, etc.

L'une des principales conséquences de cette forte croissance urbaine à Touba, Thiès et Saint Louis, au-delà des épineuses carences infrastructurelles et d'accessibilité, est l'émergence de nouveaux pôles de centralité en périphérie urbaine avec tous ses corollaires sur les mobilités et les transports dans des agglomérations de plus en plus étendues.

Chapitre 2: Typologies et localisations des centralités

La « centralité » est un élément concept clé de la géographie. Il a été très tôt abordé par le géographe allemand, Walter Christaller, (1933) qui l'a utilisé comme levier pour analyser la disposition des centres dans l'espace géographique à travers la fameuse théorie des « lieux centraux ». Il définit cette notion, en zone urbaine, comme étant *« la propriété, conférée à une ville, d'offrir des biens et des services à une population extérieure, résidant dans la région complémentaire de la ville* ». En effet, la position centrale d'une ville permet de minimiser les coûts de transport pour tous les opérateurs situés à plus ou moins égale distance grâce à l'accessibilité spatiale facilitée par les dessertes de transport. Peter Hagett (1965)[108] privilégie les fonctionnalités qui font la centralité d'une ville, notamment les services destinés aux habitants du centre, et ceux destinés à la population extérieure. En d'autres termes, il s'agit selon Carrière et Pinchemel (1963)[109] de la répartition dans l'espace des services banaux et les services spécifiques. Plus récemment, Françoise Choay et Pierre Merlin (2009) enrichissent le concept qu'ils considèrent comme étant « *l'action d'un élément central sur l'espace qui l'entoure c'est-à-dire l'influence et l'attraction que cet objet géographique exerce sur son environnement* ». Roger Brunet (2009)[110] ne dit pas autre chose que les auteurs précédents, mais il donne une place fondamentale aux attributs de l'objet géographique qui peut être un centre urbain, un équipement ou un établissement (université, camp militaire, industries, hôpital) pouvant fournir des biens et des services aux opérateurs qui en font la demande.

De notre point de vue la centralité fait référence grosso modo à l'attraction qu'un lieu central localisant des commandements, des équipements, des infrastructures, des activités, et des services divers et variés exerce sur les autres lieux moins bien équipés, les lieux de dépendance. Cette centralité peut être mesurée à travers le nombre et la diversité des services et des fonctions. Donc cette logique de concentration économique, politique et

[108] HAGETT, Peter. *Locational analysis in human geography*, Londres : E. Arnold, 1965.Traduction par FRECHOU, Hubert, L'analyse spatiale en géographie humaine, Paris : Armand Colin, 1973

[109] CARRIERE, Françoise et PINCHEMEL, Philippe. *Le Fait urbain en France*, Paris, Colin, 1963, 18,5 X 23,5, 376 p.

[110] BRUNET, Roger, FERRAS, Robert et THERY, Hervé. *Les mots de la géographie*, dictionnaire critique, Reclus-La documentation française, 3éme édition, 2009, 520p.

démographique, et la dimension spatiale de la centralité est fondamentale avec un rôle essentiel des mobilités et des transports. Les flux sont drainés vers des lieux très attractifs vers leurs périphéries dépendantes.

Aujourd'hui avec l'urbanisation périphérique et la migration des activités, des richesses, des biens et des services vers des lieux de plus en plus diversifiés, les villes connaissent des mutations incessantes (Paulet, 2009), donnant naissance à des agglomérations urbaines étendues et multipolaires. Les villes sont devenues polycentriques avec l'émergence de nouveaux pôles de centralité et de nouvelles sociabilités urbaines, notamment en périphérie (la petite mosquée de quartier, la borne fontaine, « les grands places »). On parle de plus en plus de « périphérisation » des pôles de centralité.

À cet égard, les agglomérations urbaines de Thiès, Touba et Saint Louis connaissent aussi des mutations géographiques, économiques et sociales. De nouvelles localisations d'activités économiques et de grands équipements émergent en périphérie de ces villes. Il s'y ajoute un glissement d'une partie des activités et des services vers les zones périurbaines. Ces espaces dits « périphériques » connaissent une revalorisation spatiale et économique. Pour illustrer cette réalité, nous avons fait état de la délocalisation d'administrations publiques et d'activités marchandes de l'île de Saint Louis vers *Ndar Toute* dans la Langue de Barbarie et à Sor. L'université Gaston Berger et le camp militaire de Bango à l'est de la ville attirent de nombreux flux. Alors qu'à Thiès, les industries textiles et les universités sont presque toutes localisées en périphérie urbaine notamment à l'ouest et au sud-est de la ville au moment où les grands équipements commerciaux notamment le marché central et les administrations demeurent encore dans le centre-ville, le quartier de la vieille Escale. Cette réalité n'est pas très différente à Touba, où les grands équipements commerciaux et les édifices religieux sont concentrés dans le centre à Touba Mosquée et à Darou Khoudoss, alors que les gares routières, les marchés de quartier, l'institut d'enseignement de Ndame et l'hôpital sont situés hors de la première couronne périurbaine toubienne. Le siège du Conseil Rural et la sous-préfecture que l'on pourrait qualifier de centre administratif est situé à la limite méridionale de la ville à proximité de M'Backé, qui n'est rien d'autre qu'une grande banlieue de Touba.

Cette multipolarité génère de fortes mobilités multidirectionnelles à l'intérieur de ces agglomérations urbaines assurées par les types de transports « informels » (cars, minibus, taxis, véhicules hippomobiles, camionnettes et marche à pieds.

I. Dispersion spatiale des activités de commerce

Dans les villes sénégalaises, la croissance urbaine n'est pas seulement portée par l'explosion démographique et le développement du secteur moderne, mais aussi par le commerce « informel » qui a accompagné l'urbanisation de ces dernières décennies. Hormis la conurbation Dakar-Thiès qui abrite plus de 90% des activités industrielles du Sénégal et l'essentiel des emplois formels, et exceptionnellement M'Boro avec les industries chimiques du Sénégal et Richard-Toll avec la Compagnie sucrière, le commerce informel est le moteur de la croissance de l'économie sénégalaise notamment dans les grands centres urbains où « *il a trouvé un terrain d'expansion privilégié du fait de l'existence d'un marché potentiellement important formé par les ménages à faibles revenus* » (M'Bow, 1992)[111]. Ces difficultés économiques et sociales qui se sont accentuées lors des crises économiques multiformes et les Plans d'Ajustement Structurel avec une déflation du budget de l'Etat sous la pression des bailleurs de fonds, ont stimulé le développement du commerce informel. Celui-ci est devenu par la force des choses l'un des rares secteurs à pourvoir encore des emplois aux pauvres victimes de cette crise notamment les néourbains qui peinent à s'insérer dans une économie urbaine formelle nécessitant un niveau de qualification élevé. Les opportunités d'emplois formels sont rares au moment où des actifs agricoles baissent.

Dans les centres urbains de Touba, Thiès et Saint Louis, le commerce informel se manifeste à travers les marchés, les avenues et rues commerçantes très animées. suivant la logique des économies d'échelle, les grands marchés abritent les activités marchandes spécifiques que l'on retrouve pas forcément dans les « petits marchés » de quartier et les rues commerçantes qui sont des lieux de commerce de proximité (la boutique de quartier, la cantine, la commerce à domicile, etc.) proposant des produits banaux.

[111] M'BOW, Lat. Soucabé. « Les politiques urbaines : gestion et aménagement », In Momar.Coumba, *Sénégal : trajectoires d'un Etat*, 1992, p 205-231.

I.1 Les types de marchés

Dans les villes africaines, l'urbanisation va de pair avec les marchés. Les besoins d'échange se font de plus en plus sentir avec l'extension du tissu urbain. Ces marchés constituent du point de vue de René de Maximy (1987)[112] des éléments clés de la polarisation de l'espace urbain, et leur cartographie permet de mettre en évidence l'ossature des villes et de comprendre leur organisation. En effet, l'importance des marchés est mesurée à travers leur position géographique, centrale ou périphérique, la diversité des produits et des services proposés à la clientèle, le nombre de cantines, de boutiques et de souks, et son aire d'influence sur les espaces urbains environnants.

Nous avons décidé d'adopter cette démarche pour différencier les types de marchés « informels » au sein des agglomérations urbaines de Touba, Thiès et Saint Louis : les marchés centraux sont des lieux d'échange à vocation nationale voire sous régionale qui offrent une gamme de produits très diversifiée. Leur aire d'influence est vaste, et leur rôle est déterminant dans l'organisation de l'espace. À travers les marchés centraux qui sont des lieux d'échange, les villes exercent une forte pression sur la campagne nourricière notamment sur les ressources agricoles (mil, arachide, légumes et fruits) qui y sont commercialisées. En revanche, les marchés de « quartier », plus petits et plus nombreux et moins dynamiques que les « centraux » qui les approvisionnent, ont une influence et un rayon d'attraction limité aux quartiers voisins. Les produits que ces marchés de proximité proposent à la clientèle sont très peu diversifiés et sont redistribués à petite échelle.

I.1.1 Les grands marchés centraux localisés dans les centres-villes

L'urbanisation a toujours accompagné le développement de l'activité commerciale. Plus une ville est importante, plus elle réunit les conditions optimales pour abriter un grand marché. Ce type de marché concentre des produits très divers dont les biens de premiers ordres qu'on ne trouve pas forcément dans les petits marchés avec une forte influence sur son

[112] DE MAXIMY, René. « Les marchés, facteurs et témoins de l'urbanisation », Paris, Orstom, *Cahier des Sciences. Humaines*, n°23 (2), 1987, 319-331.

environnement urbain et rural immédiat. Leur dynamisme révèle d'une certaine manière la place d'une ville dans l'armature urbaine régionale et nationale.

Sandaga de Dakar, *Ocass* de Touba, Sor de Saint Louis et les marchés centraux de Thiès et Kaolack sont des marchés à dimension nationale voire internationale très dynamiques localisées dans de grandes villes. *Ocass,* par exemple, localisé dans l'urbs au centre de Touba Mosquée, symbolise la forte présence de l'activité commerciale de type informel dans la ville religieuse. C'est un équipement marchand de grande envergure qui fourmille d'activités au fur et à mesure que Touba s'urbanise. Touba est un grand marché de consommation de plus 600 000 âmes, ce qui donne un succès économique indéniable au commerce avec comme conséquence principale une occupation totale du marché créant par la même occasion une rude compétition pour l'accès aux cantines et aux souks. Le nombre de souks est passé de 436 en 1976 lors de son inauguration après réhabilitation (Gueye, 2002) à 674 souks en 2008. Les commerçants sédentaires et ambulants développent des stratégies d'occupation de l'espace, soit en s'appropriant le moindre espace disponible dans le marché et son environnement immédiat avec tous les encombrements et les désordres qui en découlent, soit pour les plus nantis en louant des boutiques dans les façades de maisons situées dans le voisinage immédiat *d'Ocass*. Les activités de ce marché mixte sont bien organisées dans l'espace géographique. Le cœur du marché abrite les commerces de téléphones portables, les frigoristes et les vendeurs de volaille, alors qu'au nord de celui-ci, fripes, tissus, électroménagers, produits cosmétiques et médicaments « illégaux » prédominent. Au sud et à l'ouest du marché, se sont implantés les denrées alimentaires (viande, poisson et légumes, arachide, fruits, lait, « le café-Touba » de la guinée forestière) et les ustensiles de cuisine.

Le café de la Guinée forestière appelé « café-Touba » y est aussi commercialisé. Les mourides se sont approprié ce produit pour des raisons symboliques. D'après les légendes relayées par les disciples mourides, le café aurait des vertus rédemptrices[113]. Le fondateur de la confrérie aurait déclaré que « *quiconque boirait le café est exempté de l'enfer* » car c'est

[113] GUEYE, Cheikh**. «** Entre frontières économiques et frontières religieuses : le café Touba recompose le territoire mouride », in Jean-Louis PIERMAY, *La ville sénégalaise*, Paris, Karthala, 2007, p136-151.

une grâce divine qui lui a été attribuée lors de son exil au Gabon. En plus, le café guérirait à l'instar de l'eau de puits « d'Aïnou Rahmati » toutes sortes de maladies. Ce sont autant de symboles nourris de croyances et de mythes qui participent à donner au café une valeur sacrée auprès des talibés. Dès lors le «café-Touba» est inséparable de l'identité mouride. Hormis son aspect sacré, son faible coût comparé au café traditionnel usiné est aussi un atout déterminant dans un contexte de crise économique. Des commerçants sénégalais et guinéens ont rapidement saisis l'opportunité pour s'imposer dans le marché toubien et sénégalais de manière générale.

Parallèlement aux trafics de marchandises licites, Touba est envahie par les produits issus de la contrebande gambienne et Mauritanienne. Les frontières poreuses avec les pays voisins et la différence de fiscalité sur les produits commercialisés entre pays ont accentué ces pratiques illégales. Des réseaux de contrebandiers très bien organisées introduisent à Touba, second marché urbain du pays après Dakar, des produits illicites (médicaments, denrées alimentaires dont le sucre, le thé et les boites de tomate, tissus, armes à feu, etc.) profitant de la faible présence de l'Etat. Ces marchandises frauduleuses ont valu à *Ocass* dans les années 1980 le sobriquet de marché de la « contrebande ». *Ocass* était au cœur de l'illicite à Touba du fait de l'impunité des commerçants mourides. L'autorité maraboutique interdisait à la douane d'entrer dans la ville religieuse pour poursuivre les contrebandiers. Les commerçants mourides conscients de cette protection se targuaient de leur invulnérabilité : « *tout commerçant poursuivi par les douaniers, est sauvé dès l'instant qu'il pénètre à Touba* ». Cette protection maraboutique et le sentiment d'impunité constituent le socle de ce commerce illégal dans la ville sainte Touba, devenue un refuge moral et économique, une échappatoire pour les contrebandiers, en somme une sorte de « zone franche ». De nombreux commerçants du marché ont profité de la contrebande pour s'enrichir et devenir l'élite commerçante de la ville. Ils sont ainsi devenus « *une seconde bourgeoisie après les marabouts*» selon l'expression de Cheikh Gueye (2002, op.cit.).

Qu'à cela ne tienne, le dynamisme économique et l'emplacement du marché *Ocass* dans l'urbs en ont fait un lieu de commerce très convoité où se mêlent clients, badauds, commerçants et véhicules de transport. Le marché *Ocass* est devenu sans conteste le principal lieu de convergence et le point de rupture de charge des « lignes » de transport qui suivent essentiellement de vastes avenues : route de M'Backé, route de l'ouest, celles de Darou Mousty et de Dahra. Des « lignes » de charrettes, de camionnettes Pick-up appelées

« M'Backé-Touba » et de cars urbains partent ou aboutissent au grand marché d'*Ocass*. L'attraction du marché *Ocass* s'exerce sur les ménages, les détaillantes des marchés de quartier et les boutiquiers qui viennent de toute la ville notamment des périphéries urbaines, et de M'Backé pour réaliser des achats sur des produits qu'ils ne trouvent dans les « petits marchés ». *Ocass* est très attractif et étend ses tentacules jusqu'à la ville de M'Backé située à 7km, Diourbel, de Linguère ou de Dahra d'où viennent commerçantes et des petites entreprises artisanales s'approvisionner.

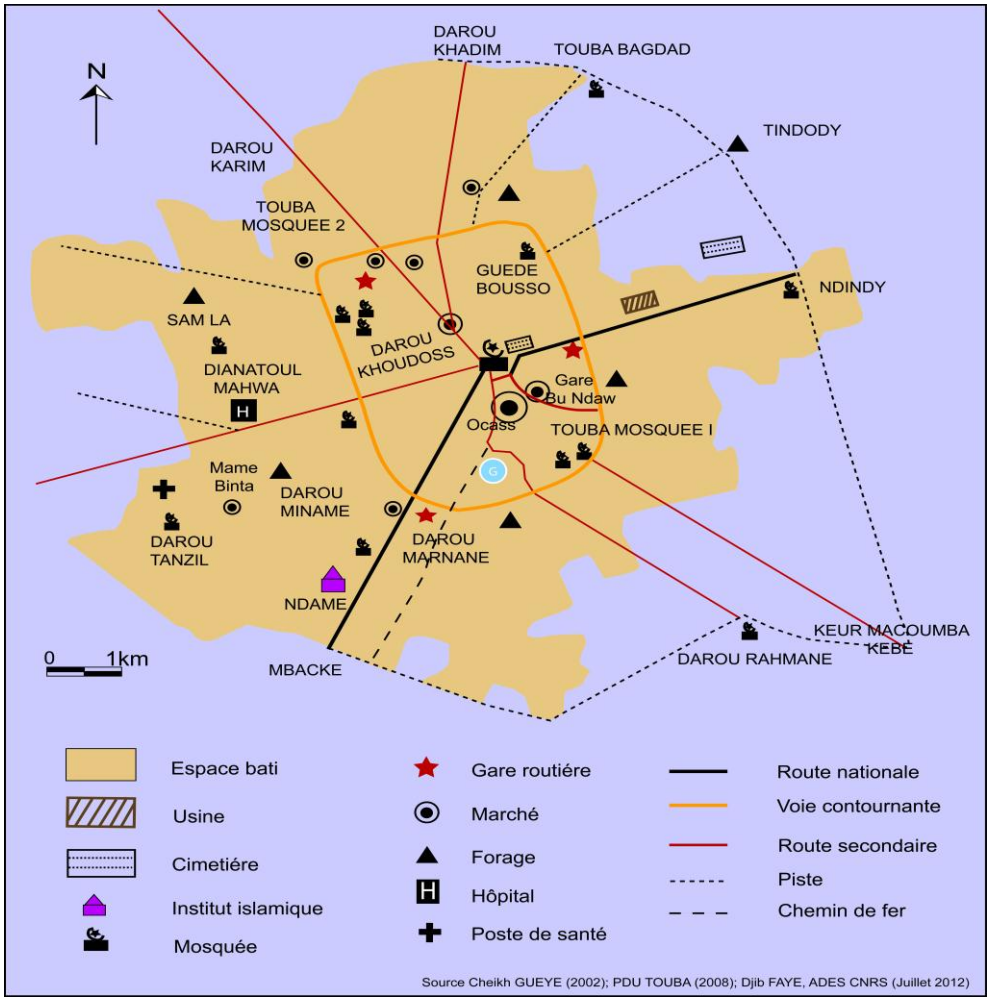
À l'est d'*Ocass* émerge le marché *Gare Bu Ndaw*[114]. *Ces* deux marchés ont d'ailleurs entamé un processus de jonction qui donne l'impression d'une demi-auréole commerçante allant de la route de M'Backé à la route de Dahra (Gueye, 2002, ibid.). *Gare Bu Ndaw* est le marché vivrier de distribution de la ville sainte, le grand emporium du *Baol*, un centre de commerce de collecte, de stockage et de redistribution des céréales et des arachides destinées au marché toubien et au port d'exportation de Dakar. Il ne faut pas occulter le fait que Touba est quasiment la deuxième capitale de l'arachide après Kaolack, et la plaque tournante du commerce et des échanges de produits agricoles cultivés dans le *Baol*. C'est une « tête de pont » dans la commercialisation de la production vivrière marchande dans le bassin arachidier. Il est à noter que des camions en provenance du bassin arachidier, du Ferlo (Dahra, Linguère) et du sud-est du pays viennent y décharger arachides, mil, bétail et bois de chauffe destinés à la consommation locale et des villes proches. Si l'on s'inspire de l'idée de Jean Louis Chaléard (1996)[115] à travers le cas des grandes villes ivoiriennes, on peut considérer que la croissance exponentielle de la population urbaine de Touba (plus de 600 000 habitants) implique un prélèvement croissant des vivres sur la campagne nourricière. La demande alimentaire de la ville est en nette croissance, et l'activité des marchés s'est accrue avec le volume des tonnages déchargés quotidiennement par les camions.

En revanche, le marché Darou Khoudoss, ancien *Moubarak* situé au nord de la grande mosquée, est moins attractif qu'*Ocass* et *Gare bu Ndaw* du fait de la faible variété des produits écoulés et de son influence moindre sur toute a ville. Ce marché est fortement

[114] Ce marché porte le nom en en *Wolof* de l'ancienne petite gare ferroviaire.
[115] CHALEARD, Jean-Louis. Temps des villes. Temps des vivres, l'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire, Paris, Karthala 1996, 661 p.

concurrencé par *Ocass* qui a été pendant longtemps privilégié par des investissements publics, notamment lors de la rénovation de 1976.

CARTE 11 : TOUBA : LOCALISATION DES ACTIVITÉS ET DES ÉQUIPEMENTS URBAINS

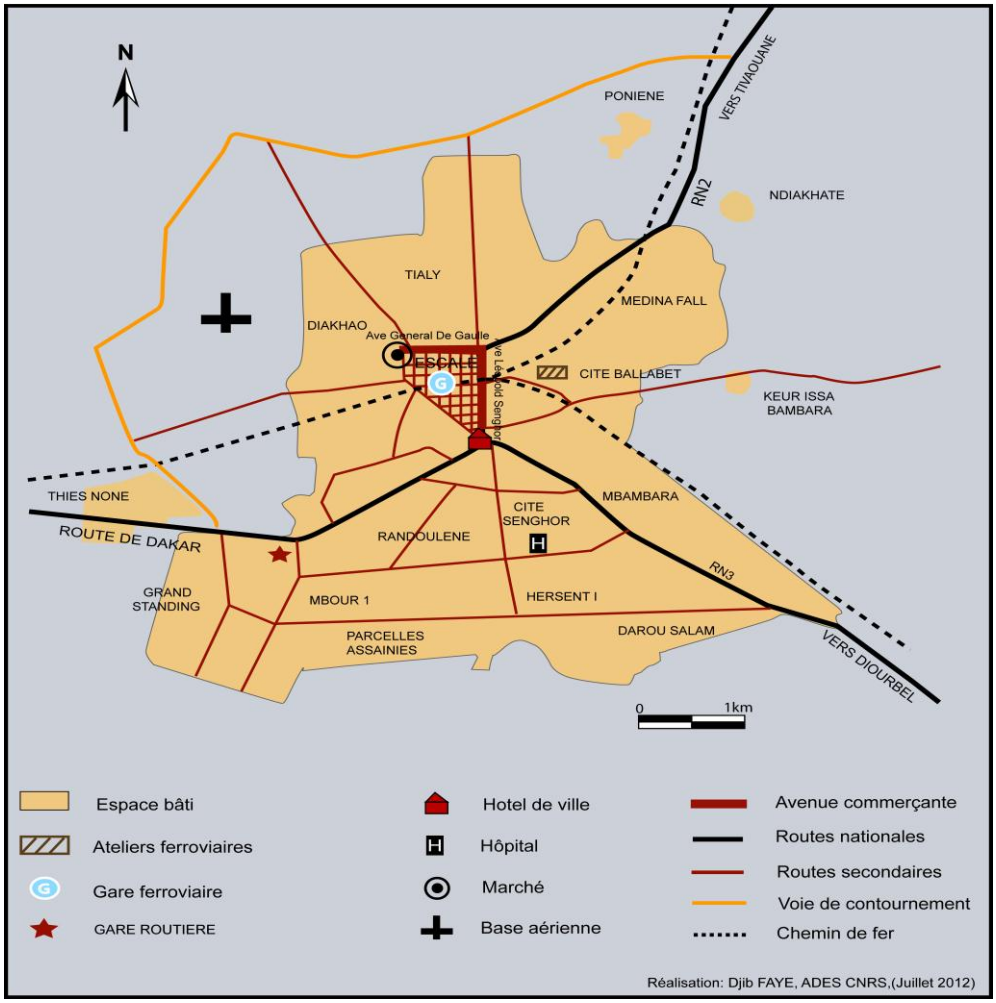


Mais globalement, ces trois grands marchés de Touba, tous localisés dans le centre à quelques 200m de la grande mosquée, sont très dynamiques et attirent de nombreux flux difficilement estimables qui en font aussi des têtes de lignes des principaux types de transport.

Dans le même sillage que les grands marchés centraux de Touba, le marché central de Thiès est aussi localisé dans le quartier de la vieille escale au carrefour de voies de circulation majeures (route de Dakar et route de Diakhao). Son rôle est capital dans le secteur du commerce à Thiès à travers la diversité des produits allant des tissus aux vêtements prêts à porter venus essentiellement de chine et de Dubaï, en passant par des ballots de fripes, les produits électroménagers. Les produits alimentaires viennent essentiellement des villages

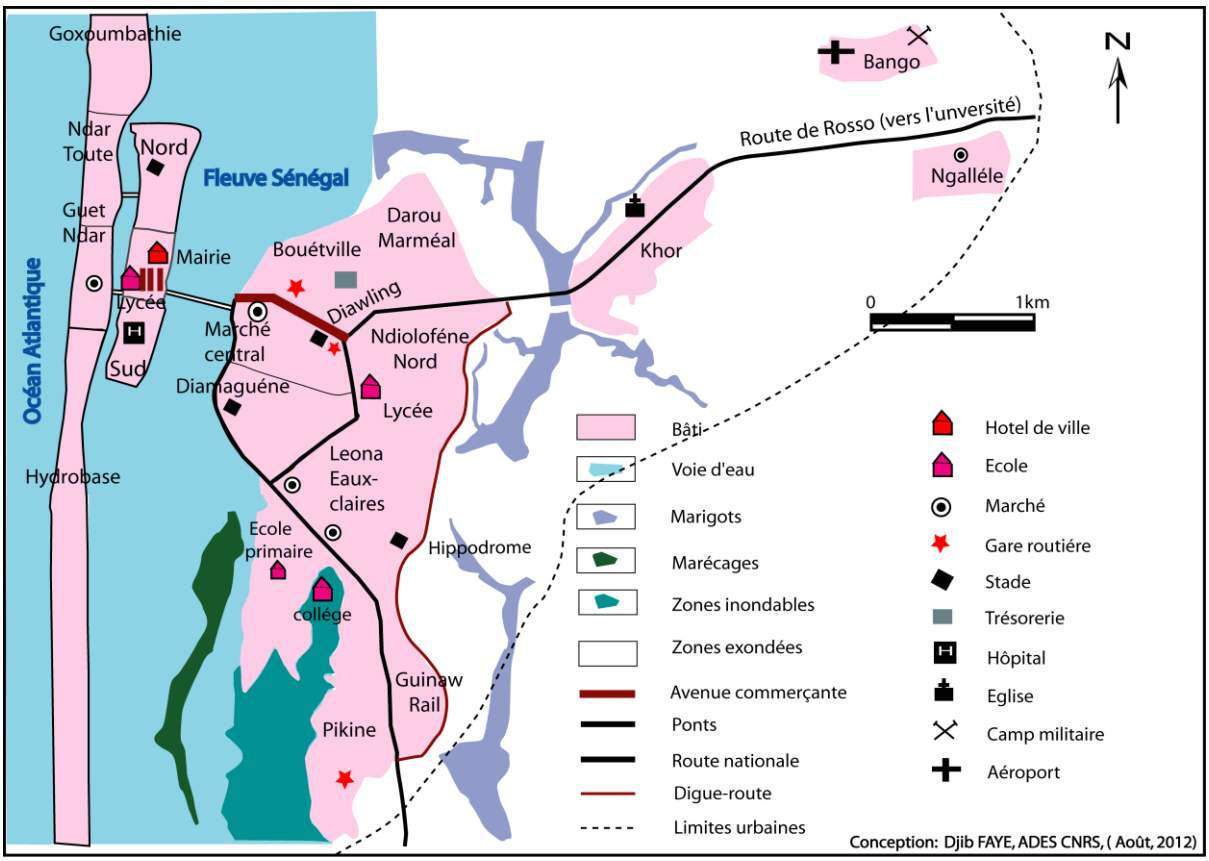
proches de Thiès, dont Mont Roland, Notto Gouye Diama et Darou Alpha au nord de la région de Thiès qui gardent des liens économiques très forts avec la ville de Thiès. La tomate et le gombo cultivés par les femmes constituent les principales spéculations dont la commercialisation est la première source de revenus des ménages. D'autres productions fruitières (pastèques) et légumières (aubergines et courgettes) sont écoulés également sur les marchés urbains proches (Thiès, Tivaouane et Dakar). Selon des données fournies par le Conseil Municipal de 2005, le marché central de Thiès est doté d'une capacité d'accueil relativement similaire à celle d'*Ocass* à Touba avec 761 cantines, 419 étals, 28 kiosques à fruits, un hangar et des loges boucherie. Ce marché doit son animation à son dynamisme économique et aux flux très denses de carrioles, de taxis « *clandos* », de cars « *Ndiaga Ndiaye* » venus des quartiers périphériques tels que Médina Fall à l'est, Diakhao au nord, entre autres.

CARTE 12: THIÈS : LOCALISATION DES ACTIVITÉS ET ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS



En revanche, à Saint Louis, le « commerce libanais » qui dominait encore à la veille de l'indépendance, et formait un solide carré dans le domaine de l'alimentation, des textiles et autres marchandises générales. Sur 27 familles libanaises, la moitié vivait encore dans le nord de l'île, un tiers à *Ndar Toute* près du marché, et les autres à Sor. L'envergure commerciale du commerçant déterminait le lieu d'implantation de son commerce : les plus puissants étaient dans le nord de l'île, alors que *Ndar Toute* et Sor accueillaient les plus modestes puisque ces marchés n'avaient qu'une importance moyenne (Bonnardel, 1992). Au début des années 1980, il ne restait qu'une dizaine de commerçants libanais, alors que le négoce français était déjà parti.

CARTE 13: SAINT LOUIS : LOCALISATION DES ACTIVITÉS ET ÉQUIPEMENTS URBAINS



Au fur et à mesure du développement économique et démographique de l'île et de l'élaboration de connexions avec le reste de l'agglomération, de nombreuses activités commerciales glissent vers Sor-ouest. Le commerce africain qui était très marginal à l'époque coloniale, gagnent du terrain avec l'arrivée de vagues de migrants à Saint Louis exclus des

campagnes par la sécheresse. Les actifs du commerce informel viennent principalement des campagnes proches de la ville de St-Louis où ils ne peuvent plus supporter les dures crises économiques et climatiques. Ils s'emparent de micro-activités informelles et peu lucratives dans les grands marchés de Sor et de Ndar Toute pour pouvoir survivre en ville. Au vu du tableau ci-dessous, le commerce occupe 61% des activités informelles dans la ville de Saint Louis.

Tableau 2 : Les activités informelles dans la ville de Saint Louis

Secteur d'activités	Part occupée dans le secteur informel
Commerce	61%
Artisanat	35%
Transport	04%
Ensemble	100%

Source : CISSE Abdoul Wahab (2001-2002)

Depuis quelques années, le marché central de Sor est devenu l'équipement commercial le plus attractif de la ville grâce à ses 430 cantines et 230 souks (Diallo, 1995)[116], à la diversité des produits proposés et à son attraction économique. Malgré son espace exigu de 1,675ha, il abrite une variété d'articles allant des céréales (riz, semoule, pâtes, etc.) aux produits alimentaires usinés, en passant par des produits de toilettes, des bijoux, des tissus, du matériel électroménager. Les denrées alimentaires écoulées en demi-gros ou en détails par des commerçantes installées à l'ouest du marché Sor viennent à la fois des exploitations maraichères du *Gondolais*[117] qui produit 75% de la consommation de légumes de toute la

[116] DIALLO Alpha. *Initiatives municipales : développement des équipements collectifs dans la commune de Saint Louis*, Saint Louis, Université Gaston Berger, 1995, 95p. (Mémoire de Maitrise : Géographie : UGB : 1995).

[117] Le Gandiolais est une zone de dépressions interdunaires située au-delà du cordon de dunes littorales allant de Dakar à l'embouchure du fleuve Sénégal à l'extrême nord des Niayes[117], à une vingtaine de kilomètres au Sud de Saint Louis. Il se caractérise par la faible profondeur de la nappe phréatique (3m environ).

région de Saint Louis (oignons, tomates, salades, choux, aubergines et tubercules) et de l'agriculture périurbaine des jardins de Khor, Dakar-Bango et Ngalléle à l'est de la ville. Des femmes grossistes assurent le ravitaillement aux détaillantes des marchés urbains de Sor et Ndar Toute. Il arrive également que des cultivatrices viennent également écouler directement leurs récoltes en ville pour éviter d'éventuels intermédiaires qui ont tendance à réduire considérablement leurs marges bénéficiaires. Le poisson séché ou le frais de Guet Ndar y sont aussi vendus. En somme, toute la variété des produits proposés à la clientèle a contribué au dynamisme commercial du marché qui devient par la force des choses un lieu de convergence des types de transports urbains. *Cars rapides*, taxis et charrettes desservent cet axe et assurent la connexion entre le marché central et les autres pôles urbains dispersés dans toute l'agglomération urbaine. Si le marché Sor occupe un espace à peine supérieur à celui de Ndar Toute qui s'étend sur 1,55ha, il est évident que la différence se fait au niveau du nombre de cantines et de souks, dans la variété des produits vendus et au niveau du rayon d'influence. *Ndar Toute* accueille 148 cantines et 130 souks (Diallo, 1995, op.cit.)[118] -même si les données sont anciennes, elles demeurent très significatives- soit trois fois moins de cantines et deux fois moins de souks. Il commercialise des produits divers et variés, mais dominés par le vivrier notamment le poisson issue de la pêche piroguière qui est la principale activité dans ce quartier, la viande, les céréales et les légumes du *Gandiolais*. Le charbon de bois, la fripe, la bonneterie, les sacs à main, les ustensiles de cuisine y sont aussi vendus. (Bonnardel, 1992).

Des marchandises issues de la contrebande avec la Mauritanie (Bonnardel, 1992) viennent aussi densifier l'activité marchande. Cette activité est devenue l'une des rares sources de revenus des pêcheurs dont le secteur est en crise avec la surpêche et le pillage des côtes sénégalaises par des bateaux-usines étrangers. Des pêcheurs deviennent contrebandiers « occasionnels », en utilisant leurs pirogues généralement à la tombée de la nuit pour introduire des marchandises frauduleuses à Saint Louis. Cette activité lucrative s'intensifie dans un contexte de hausse généralisée des prix des produits de première nécessité (riz, huile, lait, café, sucre). Toute la vallée du fleuve, notamment les zones proches de la frontière Mauritanienne, est touchée par cette pratique, de Dagana à Podor, en passant par Richard Toll, Ross Béthio, etc.

[118] DIALLO, 1995, op.cit.

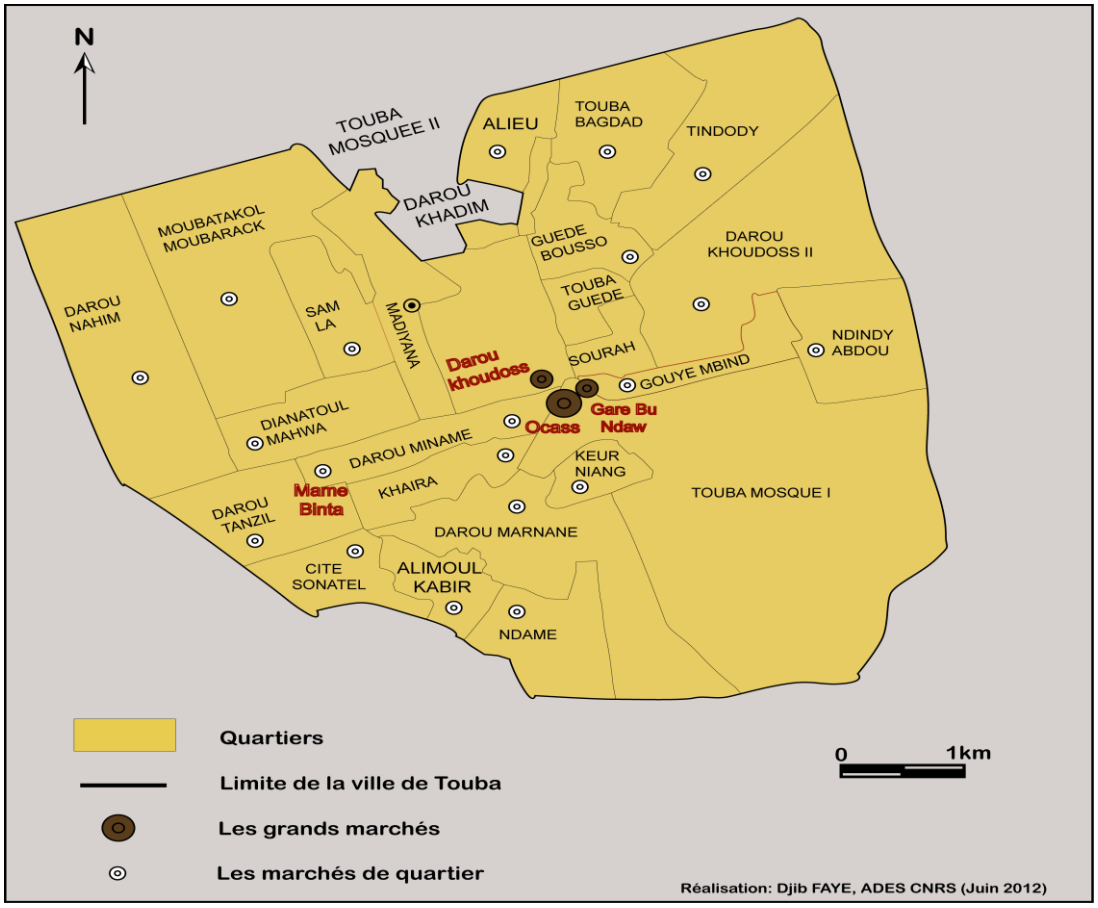
Cela dit, à une échelle plus réduite, émergent des « petits marchés » de quartier un peu partout dans les villes notamment en zone périphérique pour des raisons de proximité et d'accès aux services banaux. On se rend compte que ces « petits marchés » de quartier disposent d'avantages comparatifs certains du fait de la proximité géographique qui permet au consommateur de gagner du temps en se déplaçant sur des courtes distances , et de l'argent en réalisant des économies sur le prix du transport par le déplacement à pieds.

I.1.2 Les marchés de « quartier »

Avec l'urbanisation, dès qu'un quartier se densifie, bientôt un marché est balbutiant. C'est le premier type d'équipement auquel les populations réclament aux autorités locales. Lorsque la réalisation de tels équipements tarde à arriver, les populations créent souvent de manière spontanée leurs propres marchés parfois sommaires et modestes mettant ainsi les pouvoirs locaux devant le fait accompli. Ces petits marchés assurent la distribution des produits de première nécessité (De Maximy, 1987).

Touba en dispose plus d'une quinzaine de marchés fonctionnels. Presque tous les quartiers ont leurs propres marchés. Nous en citerons quelques-uns : *Mame Binta* à Darou Miname 2, Marché *Bou Bess* et *Ndiguél* à Sam La, celui de *Mbaryi* à Madiyana, le marché de Darou Tanzil, de Darou Marnane, etc. En revanche, Saint Louis et Thiès comptent moins de marchés de quartier du fait que l'espace urbanisé occupé est deux fois moins important que Touba qui s'étend sur 12 000ha. L'augmentation du nombre de marché s'appuie fondamentalement sur la croissance urbaine avec l'émergence de nouveaux quartiers qui ont besoin de lieux de commerce et d'échange. L'exemple du modeste marché *Mame Binta* à Darou Miname 2 à l'ouest de Touba est assez illustratif. *Mame Binta* est un marché de quartier fait de modestes cantines et boutiques, et de tables en bois, qui attire aussi bien les habitants de Darou Miname 2 que pour ceux de Darou Tanzil. Son rôle est multiple: il est à la fois un point de rupture de charge pour TC notamment les charrettes venues de Darou Tanzil et les cars urbains venus d'*Ocass* ou de la grande mosquée, mais aussi un point d'approvisionnement pour les ménagères peu aisés de Darou Tanzil qui ne peuvent pas se payer le luxe de se rendre quotidiennement à *Ocass* pour leurs achats. Naturellement, la ménagère toubienne comme la plupart des sénégalaises, va au marché tous les jours pour y acheter les condiments nécessaires à la préparation des repas quotidiens (Gueye, 2002).

CARTE 14 : TOUBA : RÉPARTITION DES MARCHÉS DANS L'AGGLOMÉRATION URBAINE DE



À l'instar de Touba, Thiès et Saint Louis concentrent aussi de nombreux marchés de quartier : Moussanté au sud-est, Randouléne au centre-sud, Diakhao au nord et Médina Fall à l'est de Thiès, les deux marchés de Pikine, Eaux-claires et Goxoumbathie à Saint Louis. Ce sont de petits marchés improvisés composés de branchages, de tables en bois et des étals à même le sol et insuffisamment armés pour attirer des flux denses de clients, de commerçants et de transports. Par exemple, le marché de Pikine le plus connu se trouve à l'Est de la route nationale 2 et compte quelques 70 étals et une vingtaine d'échoppes en baraques. Tandis que le marché Anta Gaye situé à l'Angle Tall n'est équipé que d'étals et des tables en bois modestes détenus par des détaillantes.

Les petits marchés de quartier redistribuent à petite échelle dans le quartier et dans le voisinage immédiat des denrées alimentaires (carottes, aubergines, navets, tubercules, gombo, etc.) et d'autres produits de consommation courante fournis par les marchés centraux grâce à

de modestes détaillantes au capital souvent très faible qui s'activent dans le commerce. L'existence de commerce de proximité évite aux ménagères de se déplacer pour le moindre besoin vers les marchés du centre, ce qui leur coûte du temps et de l'argent avec le recours aux TC motorisés (*cars rapides*, taxis clandos, camionnettes, etc.). Alors que les déplacements vers les commerces de proximité se font souvent à charrette ou à pieds.

I.2 Les avenues commerçantes

Dans les villes africaines, la route est une centralité géographique et économique. Elle est en interaction avec les dynamiques urbaines en termes d'extension, de densification et d'évolution des activités urbaines (AFD, 2010)[119]. Du point géographique, la centralité incombe au rôle fondamental de l'infrastructure de transport dans l'évolution des paysages urbains. Des maisons et des immeubles de plus en plus haut et à forte valeur locative appartenant souvent aux élites urbaines émergent à proximité des voies de circulation importantes. Ils sont construits pour répondre à la forte demande de biens et de services issue de l'urbanisation.

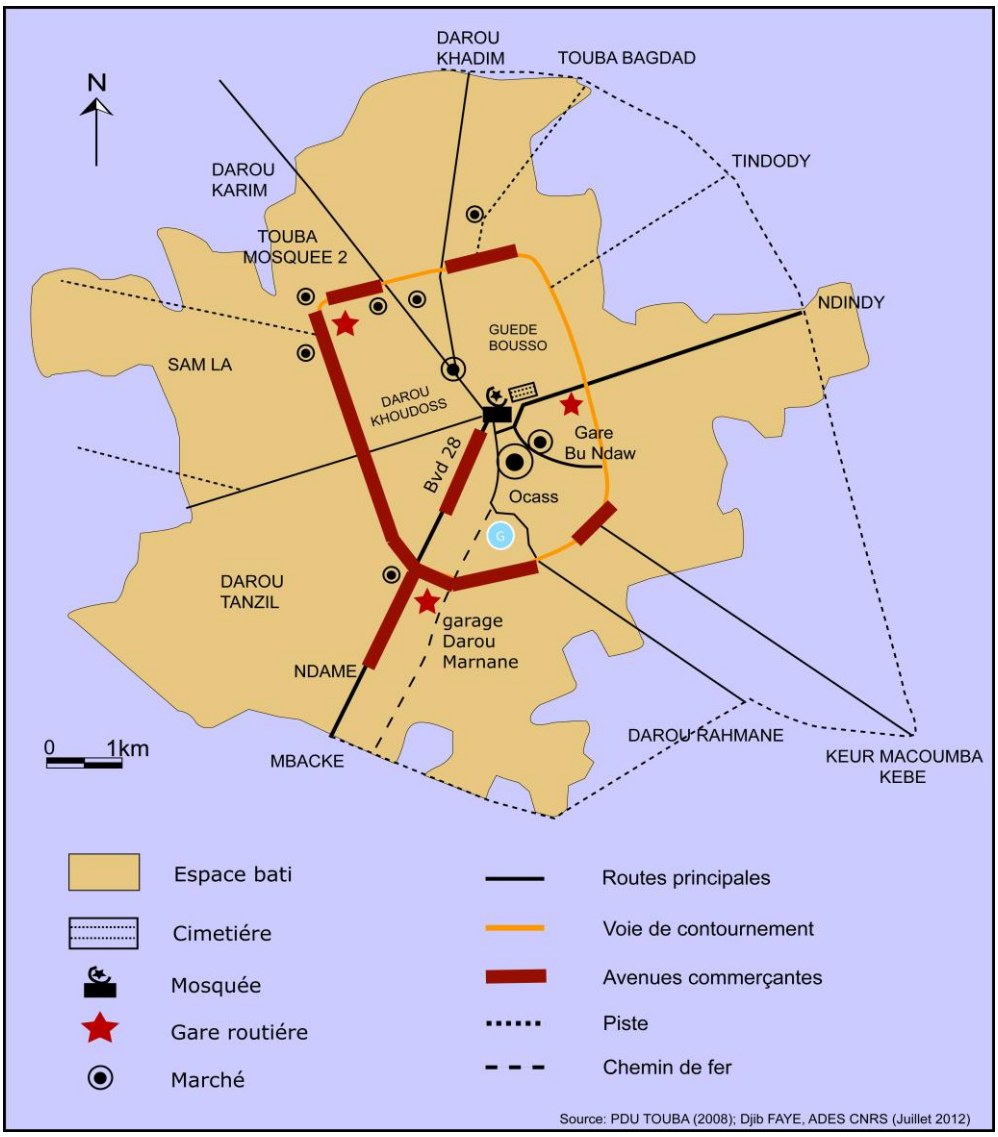
Du point de vue économique, la simple présence d'un axe de transport est susceptible d'attirer des activités commerciales et des services divers et variés. Les artères routières sont en effet des lieux de vie, d'échanges économiques et sociales, des espaces de « *négociation des transports collectifs* » selon l'expression de Jérôme Lombard (2004)[120] qui font intervenir des acteurs divers et variés. Croisements, avenues et rues, situés sur des espaces stratégiques, sont transformées en lieu de commerce et de service.

Plus concrètement, l'attractivité économique des villes de Touba, Thiès et Saint Louis constitue un terreau propice à la concentration d'activités d'échanges et de services très attractifs essentiellement implantés en bordure de route, notamment au niveau des croisements, des carrefours, des avenues commerçantes, des marchés et des entrées de gare routière. Les « marché-rue » et les avenues commerçantes abritent donc des échoppes, des établissements bancaires, des librairies, des boulangeries, des dépôts de pharmacie, des

[119] AFD. *Les interactions entre formes urbaines et transport dans la perspective d'un développement urbain soutenable*, Table ronde, 10 et 11 juin 2010, 38p.
[120] LOMBARD Jérôme, et al. « Les rues de Dakar : espaces de négociation dans le transport urbain », *Autrepart*, n°32, 2004. p.115-134.

tanganas[121] et des *cybercafés*, qui profitent des bonnes conditions d''accessibilité spatiale procurées par les voies de circulation et de types de transport qui y sont présents.

CARTE 15: TOUBA : LES GRANDES AVENUES COMMERÇANTES



[121] C'est une gargote destinée à la restauration rapide.

PLANCHE 7 : LES AVENUES COMMERÇANTES ET LEUR ENCOMBREMENT

b) L'avenue, Général De Gaulle, à Saint Louis est encombrée. Son espace est occupée de manière désordonnée par les commerces et les TC **(Source FAYE.D, Mars 2009).**

a) Avenue General De Gaulle et une rue commerçante de Touba : Elles abritent échoppes, restaurants et agences de voyage, et de manière désordonnée des commerces. **(Cliché Maremagna, 2007)**

C'est le cas des avenues Général de Gaulle de Saint Louis, Boulevard 28 à Touba et Léopold Sédar Senghor dans le quartier de la vieille Escale de Thiès. Il s'y ajoute l'implantation de nombreux commerces « informels », étalés sur de modestes tables en bois ou au sol, détenus par des jeunes et des ménagères victimes de la crise économique et d'inflation des prix, et qui cherchent à améliorer les revenus du foyer.

Cela dit, l'érection de têtes de lignes de TC dans les marchés et avenues où se côtoie la foule dans une cohue indescriptible, crée çà et là des désordres et des encombrements structurels. Véhicules de transport, marchands ambulants, étals, mendiants et clients se disputent l'espace. L'anarchie qui y règne totale. La voie publique, notamment les trottoirs, est occupée de maniére desordonée par des « petits commerçants » et des « ambulants » de plus en plus nombreux dans ce contexte d'explosion urbaine et de forte présence de la pauvreté. Les piétons sont obligés d'abandonner les trottoirs aux commerces au profit de la chaussée engorgée par la forte convergence de flux de transports. La fluidité de la circulation automobile en sort fortement affectée.

Mais, cette diversification des pôles de centralité ne se limite pas au commerce notamment les marchés et les venues commerçantes, mais elle s'étend aussi aux administrations, aux structures sanitaires, aux universités, aux industries, qui attirent aussi les flux de transport.

II. Les Types d'équipements

II.1 Les services administratifs et tertiaires

La centralité administrative des villes de Thiès et Saint Louis date de la période coloniale. À l'instar de Dakar (Diop, 2007)[122], la capitale, le pouvoir colonial a laissé sur ses

[122] DIOP, Abdoul. Aziz. « Quelles centralités pour la ville de Dakar, Sénégal ? », *Rives méditerranéennes*, n°26, 2007, p75-92. Disponible sur : http:www.rives.revues.org.

anciens territoires une administration centralisée qui a regroupé sur un même espace les équipements et les services nécessaires à son fonctionnement. L'île de Saint Louis abritait à l'époque le grand centre politico-administratif du fait de son passé de capitale du Sénégal et de l'Afrique Occidentale Française. L'île concentre aujourd'hui le gouvernorat, l'hôtel de ville, le tribunal, la chambre de commerce, mais aussi des établissements scolaires dont le lycée Omar Foutiyou Tall et Général De Gaulle au centre, des lieux de culte dont la grande mosquée Ababacar Sy au nord et la cathédrale au sud, l'hôpital régional et le poste des douanes au sud (Carte n°17). L'île de Saint Louis s'est spécialisée aussi dans l'hôtellerie, la restauration, les assurances et les services bancaires (BICIS), mais aussi dans le tourisme. En effet, l'architecture coloniale, le statut de patrimoine mondial de l'Unesco depuis 2000, et l'amélioration des capacités d'accueil avec l'ouverture d'hôtels et d'auberges supplémentaires sur l'île ont induit le développement du tourisme culturel et écologique avec des touristes venus visiter les parcs naturels de la Langue de barbarie et de *Djoudj*.

CARTE 16: LE PLAN DE LA VILLE DE SAINT LOUIS

Source: Rémy M (2003)

Dans le même sillage, Thiès est une ancienne ville coloniale aux fonctions militaro-administratives. Le quartier de la vieille escale a été aménagé pour recevoir l'administration coloniale notamment l'hôtel de ville, la trésorerie, le gouvernorat, la Préfecture et le palais de justice et le caserne des sapeurs-pompiers.

Cela dit, Touba ne bénéficie pas des mêmes fonctions politiques et administratives que les anciennes villes coloniales comme Dakar, Thiès et Saint Louis par exemple. C'est une ville particulière dans laquelle la présence de l'Etat est faible et très discrète du fait de son statut de cité religieuse quasi autonome et du pouvoir éminent du khalife dans la gestion et le contrôle de la ville. La sous-préfecture, la gendarmerie et le caserne des sapeurs-pompiers constituent les rares signes de cette présence étatique. De toute façon, Touba ne souhaite pas

être un siège du pouvoir temporel, ni du profane puisqu'elle espère se développer à l'écart des vicissitudes de l'Etat dans ses fonctions de régulation (Retaillé, 2006)[123]. Touba n'est pas un centre administratif comme sa voisine M'Backé qui abrite le centre administratif de cette conurbation bipolaire (Trésorerie, direction de l'urbanisme, préfecture, tribunal, etc.). Les mobilités des toubiens vers M'Backé pour des motifs relatifs à l'accès aux services administratifs sont réelles. Les camionnettes dénommées « M'Backé-Touba » et les minibus « *Tata* » constituent les moyens de transport appropriés utilisés par les toubiens pour se rendre à M'Backé.

Somme, toute, avec l'urbanisation périphérique, la dispersion des lieux de vie et des pôles de centralité dans ces agglomérations urbaines n'est pas sans créer des besoins de mobilités, notamment pour les populations des zones périurbaines qui sont susceptibles d'effectuer des démarches.

II.2 Les camps militaires

Les équipements militaires notamment les camps émergent en périphérie urbaine de ces villes nécessitant d'être relier au reste de l'agglomération.

A l'Est de Saint Louis à une dizaine de kilomètres du centre-ville, le camp militaire Deh Momar Gary plus connu sous le nom de « Dakar-Bango » est un centre très attractif qui abrite aussi une école d'instruction militaire, la renommée école d'enseignement moyen Prytanée militaire Charles N'Tchoréré avec 450 élèves, et l'aéroport. Il y'a donc dans ce lieu plus ou moins éloigné du centre historique de Saint Louis, une forte concentration d'équipements polarisants qui a induit d'une certaine manière le développement spatial, économique et social du village de Bango. Son influence a accélérée l'intégration administrative du village dans la commune de Saint Louis en 1974. Or, ce village est encore très peu équipé. Désormais, de nombreux flux d'élèves militaires et de touristes auxquels s'ajoutent les maraichers et les commerçants qui viennent approvisionner le camp créent une certaine animation de temps à autre à Bango pourtant relativement calme. Cette zone militaire garde toujours son influence

[123] RETAILLE, Denis (dir.). *La ville ou l'Etat, Développement politique et urbanité dans les espaces nomades ou mobiles*, (Mauritanie-Sénégal-Inde, et Retour), Université de Rouen et du Havre, 2006,321p.

sur la ville quoi que réduite aujourd'hui. Même nous ne disposons de chiffres sur le nombre de dessertes routières menant vers Bango, d'intenses migrations journalières se font entre Bango et les noyaux centraux de Sor et de l'île via les taxis collectifs pour des besoins relatifs à l'accès aux services administratifs, aux services de santé, aux écoles et aux marchés du centre.

Ailleurs, la fonction militaire est à la base de la création du poste de Thiès, devenu la deuxième ville du Sénégal du point de vue économique et troisième au plan démographique, après Dakar et Touba. Thiès abrite l'un des plus anciens aérodromes d'Afrique Noire crée en 1911, et délocalisée en 1940 au nord-ouest sur la ville sur un espace de 180ha. La Division Motorisé Autonome (D.M.A.) construite au sud de la route de Dakar a permis à l'époque l'établissement permanent des officiers et des hommes de troupe. Aujourd'hui, cette fonction militaire s'est énormément réduite, la DMA est attribuée au groupement d'intervention mobile de la gendarmerie, alors que la base aérienne continue son activité et forme des parachutistes. La centralité de la base aérienne, bien qu'elle existe, n'est pas très fortement ressentie dans la ville de Thiès.

Qu'en est-il des pôles universitaires de Thiès et Saint Louis et de l'institut islamique de Touba?

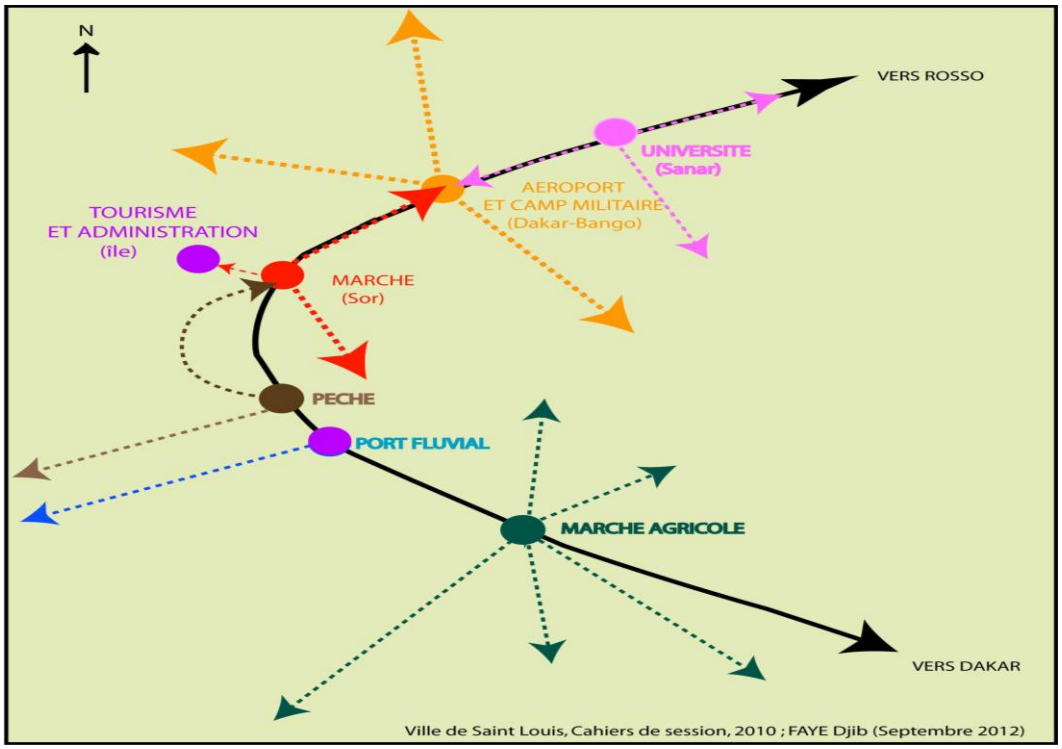
II.3 Des pôles universitaires très attractifs

Les universités constituent pour la plupart des éléments structurants de la ville, des pôles vers lesquels convergent massivement des flux d'étudiants, de professeurs, d'agents administratifs et de travailleurs. Au niveau de Saint Louis, Gaston Berger de Saint Louis est une université à vocation nationale voire continentale. Même si elle est relativement excentrée - elle située à 8km de Sor à l'Est de Saint Louis dans le village de Sana- par rapport au centre de gravité de la ville, l'université exerce une véritable attraction sur toute la ville et même au-delà. Les axes d'étirement du pôle universitaire mènent vers les directions sud, Est et Ouest. Mais, les flux les plus denses convergent vers le centre économique et administratif ou proviennent des quartiers du Sor et de l'île[124]. Ces jeunes étudiants présents dans le campus

[124] Les effectifs de l'université sont constitués de 4687 étudiants, 161 enseignants et de 207 agents administratifs.

social de l'université Gaston Berger se déplacent de temps à autre en taxi collectif pour recourir à un certain de services et de commerce auxquels ils n'ont accès sur place. Les motifs de ces déplacements sont liés aux achats dans le grand marché de Sor (crayons, cahiers, feuille blanches, livres, vêtements, etc.), les sorties en ville ou les sociabilités pour ceux habitent ou gardent des liens avec des familles Saint-Louisiennes.

FIGURE 1: LES AXES D'ÉTIREMENT DES PÔLES STRUCTURANTS DE LA VILLE DE ST LOUIS



Alors que le pôle universitaire de Thiès, qui abrite à la fois l'école polytechnique et l'université, est né de la réforme de la carte universitaire sénégalaise dans un souci de décongestionnement de Dakar qui peine à accueillir des effectifs d'étudiants de plus en plus nombreux (de 28000 en 2002 à 68 000 apprenants en 2011). Ce pôle forme des ingénieurs de conception mais aussi de cadres de haut niveau dans de nombreux domaines. Dans le même sens, l'Institut *Al Azar* de Ndame de Touba crée par l'un des fils d'Ahmadou Bamba dans un quartier de la périphérie sud de Touba à proximité de Mbacké, doit sa réputation à son caractère symbolique dans la formation des fils du fondateur du Mouridisme. Il est devenu un haut lieu de savoir et de formation pour de nombreux jeunes talibés mourides venus de partout, notamment des *Daaras* du *Baol.* Selon les données fournies par le Dahira *Hizbu*

Tarquiya, l'institut a formé près de 11 000 élèves et étudiants dans l'éducation arabo-islamique au Sénégal depuis sa création.

De la même manière, les structures sanitaires sont aussi de puissants leviers de structuration des quartiers dans lesquels ils sont implantés.

II.4 Les hôpitaux : de grands pôles sanitaires

Dans une carte sanitaire où chaque région n'est dotée que d'un seul centre hospitalier régional (CHR) hormis Dakar, Diourbel est devenue un cas particulier avec l'érection d'un hôpital de niveau régional à Touba. L'hôpital *Matlaboul Fawzaïni* de Touba qui est une exception dans la carte sanitaire régionale, est l'œuvre des talibés mourides dans une ville où il y'a peu de choses en termes de services publics. Cet hôpital, localisé en périphérie urbaine à Dianatoul Mahwa, étend son aire d'influence au-delà de la ville de Touba.

En revanche, les centres hospitaliers de Saint Louis et Thiès datent de la période coloniale et sont tous les deux situés en périphérie urbaine. Ils assurent des soins pointus et spécialisés, auxquels les populations ne peuvent bénéficier dans les centres de santé primaires. La localisation périphérique de ces structures sanitaires née de l'éclatement de centralités urbaines, implique des mobilités fortes et multidirectionnelles. Leur bon niveau d'équipement et la qualité des soins prodigués drainent de nombreux flux de patients venus des petites villes et des localités rurales proches.

II.5 Des pôles industriels

L'industrie sénégalaise était rayonnante à l'époque coloniale du fait de l'économie de traite et de la transformation des produits agricoles (arachide, coton) et chimiques (engrais), mais aussi des ateliers de réparation ferroviaires. L'industrie de réparation des trains héritée de l'âge d'or du chemin de fer a fait de Thiès la deuxième ville industrielle du Sénégal. Les ateliers de réparation et de révision ferroviaires du Dakar-Niger construits en 1924 constituent un complexe industriel très diversifié (menuiserie, scierie, fonderie et chaudronnerie) auquel la ville de Thiès doit en partie sa fortune (Mersadier, 1983)[125]. L'activité industrielle a donné

[125] MERSADIER, Yves. « Structure des budgets familiaux à Thiès », *Bulletin de l'IFAN*, 1955, n°3, p388-432.

à Thiès sa renommée de cité ouvrière puisque le groupe industriel employait l'essentiel des actifs de la ville soit 2500 agents au début des années 1950 dont de nombreux ouvriers venus du reste du Sénégal et de l'ancien Soudan Français (Mali). Les industries du Dakar-Niger forment à ce titre un des éléments les plus actifs de l'économie de la cité (Savonnet, 1956) qui a d'ailleurs inspiré le célèbre ouvrage d'Ousmane Sembene sur la fameuse grève des cheminots de 1947[126] dans lequel il traite la question des difficiles conditions de travail et des inégalités salariales entre les cheminots européens venus de la métropole et les cadres, ouvriers et manœuvres africains. Il est évident aujourd'hui que l'industrie ferroviaire à Thiès n'est plus le principal pourvoyeur d'emplois de la ville depuis le dépérissement et la léthargie du chemin de fer depuis les années 90 et la forte concurrence de la route Néanmoins, Thiès reste après Dakar, l'un des plus grands centres industriels du pays. La ville a profité de sa proximité géographique avec Dakar (à 70km) qui est à la fois un important marché et un port d'exportation pour les produits finis, de la main d'œuvre qualifiée recrutée à l'école polytechnique de Thiès et à Dakar, des coûts réduits du foncier, des exonérations fiscales dans les 7 premières années suivant la création d'une entreprise contre 5 ans à Dakar, et de sa position de carrefour de transport stratégique. La qualité des infrastructures routières attirent de nombreuses usines. Une kyrielle de sociétés industries de textile (NSTS : nouvelle société textile sénégalaise, FTT : filature et tissage de Thiès), des usines de montage automobile comme SENBUS crée en 2003 pour produire des bus de marque indienne (Tata) et chinoise (King Long)[127], des unités mécaniques (SISMAR), des entreprises de construction et de peinture (SENAC-ETERNIT) et des sociétés de générateurs électriques (SIGELEC) vient renforcer le tissu industriel de la ville. Ces localisations industrielles créent des mobilités liées au travail et aux échanges économiques aussi bien au sein de la ville qu'avec les grandes agglomérations du pays, notamment Dakar. Thiès s'impose en quelque sorte comme une grande banlieue de l'agglomération dakaroise avec d'importantes navettes entre les deux grandes métropoles.

En revanche, Touba et Saint Louis ne sont pas des villes disposant d'unités industrielles capables de créer des emplois. L'urbanisation toubienne n'a pas été véritablement

[126] « Les bouts de bois de Dieu », 1960.
[127] Ces minibus remplacent progressivement les vieux cars rapides. Déjà plus de 4000 bus sont montés depuis 2003 et 200 emplois permanents crées.

accompagnée d'une industrialisation (Gueye, 2002). Touba n'est dotée que d'une fabrique de glace. L'agriculture qui était la principale pourvoyeuse d'emplois recule de plus en plus dans la cité religieuse avec la rurbanisation. Du coup, le secteur informel apparait dans ce contexte de crise économique de l'emploi comme une issue pour les catégories pauvres exclues du marché du travail. Touba n'a que des emplois informels notamment dans le commerce et l'artisanat, souvent très précaires, à proposer à la grande masse pauvre de sa population. Alors que Saint Louis voit disparaitre ses rares et modestes industries de transformation des produits halieutiques, des fabriques de boisson et des usines de fer et de métaux dès les années 1960-70, ruinées par la concurrence des industries dakaroises et par la contraction du marché Saint-louisien.

Parallèlement aux pôles industriels qui constituent le fer de lance de l'économie de Thiès avec un fort rôle dans les mobilités urbaines, le fait religieux est à la base de l'émergence d'édifices religieux imposants à Touba, notamment la grande mosquée qui constitue le lieu, avec le marché *Ocass*, à partir duquel tous les flux de transport partent ou aboutissent du fait de sa forte influence sur l'ensemble de l'agglomération toubienne, et même au-delà.

II.6 Les édifices religieux

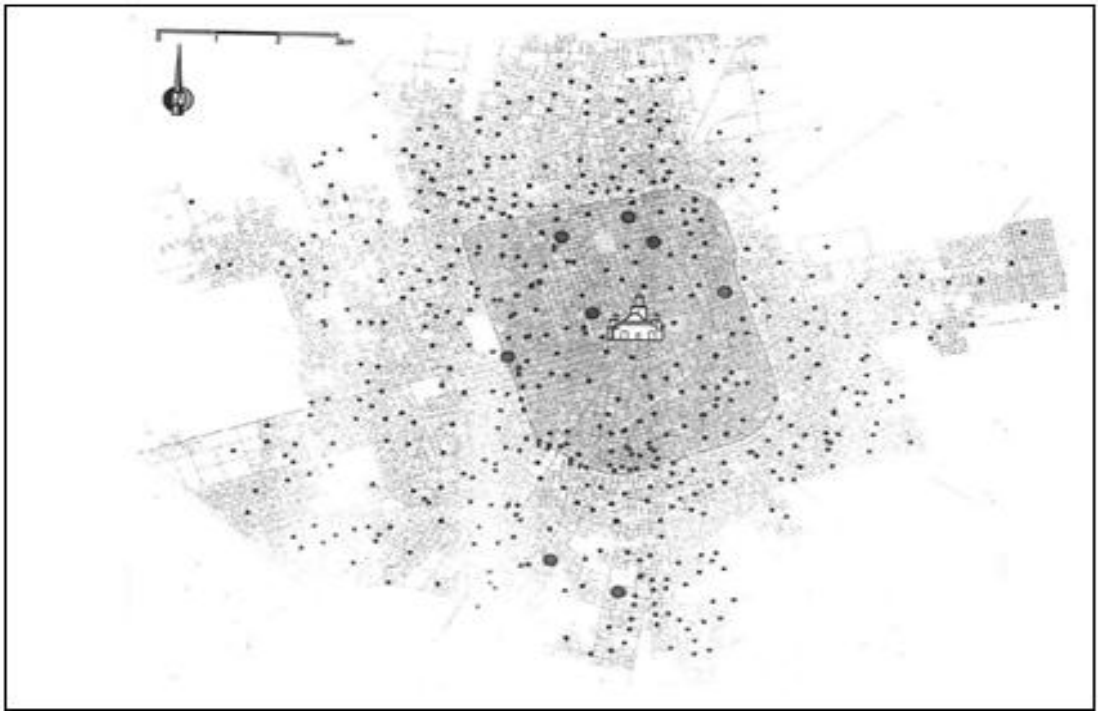
Si l'on ne devait retenir qu'un seul centre religieux très attractif au Sénégal, on ne peut faire l'impasse sur Touba. C'est le plus grand centre de pèlerinage du pays, la « Mecque des mourides ». Déjà, à la fin des années 1960, Amar Samb (1969)[128] parlait de Touba en ces termes :

> « *Touba reste le lieu où tout bon mouride doit se rendre une fois par an pour prier sur la tombe du Saint fondateur, sur celle du khalife, premier successeur, et surtout pour rendre visite à l'actuel khalife général et lui remettre les offrandes destinées, en particulier à la continuation des travaux de la mosquée, c'est le Magal* ».

Cette attraction exercée sur les disciples mourides relève de la forte centralité religieuse de Touba incarnée par ses lieux sacrés: la grande mosquée, le cimetière, le puits sacré, les baobabs sacrés, etc.

[128] SAMB, Amar. « Touba et son "Magal" », *Bulletin de l'IFAN*, t. XXXI, série B, n° 3, juillet 1969, p. 733-753

CARTE 17 : LES LIEUX DE CULTE Á TOUBA



Source : Agence Autonome des Travaux routiers (2008)

D'abord, la grande mosquée de Touba est une énorme et magnifique bâtisse de 80m de hauteur avec de gigantesques minarets. Cette mosquée, la plus imposante du pays, est un chef d'œuvre architecturel érigé dans l'urbs au cœur de Touba au milieu de l'esplanade. Ahmadou Bamba aurait recommandée à ses prédécesseurs en 1926, un an avant sa disparition, de réaliser cet édifice dans le quartier Touba Mosquée. Achevée en 1964, ce haut lieu chargé de sens et riche de symboles matériels et immatériels abrite les mausolées d'Ahmadou Bamba et de ses fils, recouverts de tissus en velours sur lesquels sont inscrits des versets du coran. C'est un pôle religieux, culturel et symbolique, incontournable, qui étend sa zone de chalandise au-delà de Touba, et polarise des flux quotidiens massifs notamment pendant le grand *Magal*[129] de Touba et la prière de vendredi en début d'après-midi. Elle est régulièrement prise d'assauts par de nombreux talibés qui viennent se recueillir sur les tombeaux de leurs illustres guides

[129] Ce pèlerinage annuel appelé Magal de Touba célèbre le retour en exil du fondateur du Mouridisme après une déportation de 7 ans au Gabon. Il est en quelque sorte pour les mourides le symbole de la victoire de Bamba sur le colonisateur.

religieux disparus. « *Le Mouridisme consacre le culte des saints et de leurs tombeaux* » (The Economist, 2006)[130].

PLANCHE 8: LA GRANDE MOSQUÉE DE TOUBA : LE SYMBOLE MOURIDE

b) La Grande mosquée de Touba en 1969 : un centre symbolique de l'esplanade et du monde ? (**S. Morin, 2011)**

c) La Grande mosquée de Touba aujourd'hui en perpétuelle rénovation– toujours au centre mais dans l'urbs. **(Djib Faye 2009)**

[130] THE ECONOMIST. « Rome et Touba (Sénégal) : derrière les marchés en plein air d'Italie, on trouve un réseau de musulmans africains qui proposent une nouvelle réponse à la mondialisation », *Faith et Business*, 19 Décembre, 2006, 5p.

À l'Est de la grande mosquée de Touba est érigé le cimetière. Celui-ci occupe une place centrale dans la croyance mouride et dans la vie sociale en société *Wolof* (Ndiaye, 2009)[131]. Selon des témoignages, Cheikh Ahmadou Bamba aurait délimité de ses propres mains les contours du cimetière de Touba et avant de déclarer que : « *tout mouride enterré à Touba est sûr de gagner le salut éternel* ». Désormais Touba est considérée par les mourides comme «l'antichambre du paradis». Tous les mourides veulent être enterrés à Touba et dans ce cimetière, et pas ailleurs. Le symbolique et la sacralité qui entourent ce lieu sont tels que la saturation est à son comble avec de nombreuses inhumations quotidiennes sur cet espace étroit d'environ 1 km². Des convois de talibés mourides décédés convergent tous les jours vers le cimetière de Touba Mosquée. Les mourides déclinent l'offre d'espace du nouveau cimetière et évoquent le rôle de l'illustre homme, Cheikh Ahmadou Bamba, dans la naissance du premier.

Vient ensuite la source sacrée « Aïnou Rahmati » à laquelle on attribue des vertus miraculeuses, elle soignerait toutes sortes des maladies pour quiconque qui la boirait. En se basant sur sa portée symbolique et ce qu'il représente auprès des mourides, l'ancien khalife Abdoul Lahat avait décidé de l'aménager ainsi que son espace environnant. Un mur y est érigé en ce sens pour protéger le puits, et une vingtaine de robinets y ont été branchés pour faciliter la distribution gratuite de l'eau aux *talibés*.

D'autre part, le Baobab de la rédemption ou «Gouye Tekhé» en *Wolof* aurait été un lieu de retraite mystique pour le fondateur du Mouridisme qui y a lu le coran pendant 40 jours. Aujourd'hui ce baobab sacré n'est plus, néanmoins les mourides continuent d'adorer l'endroit qui est considéré comme lustral (Ndiaye, 2009)[132]. Ce baobab témoigne à la fois de l'intégration du Mouridisme aux anciennes croyances de la société *wolof* et de leur « récupération » en vue d'amplifier encore plus l'atmosphère « mystique ». Ce baobab, est un lieu très visité par des milliers de fidèles lors du grand pèlerinage de Touba.

La centralité religieuse de Touba atteint son paroxysme pendant la *Magal*. Près de deux millions de pèlerins issus de toutes les villes et villages du pays, des pays voisins et des pays

[131] NDIAYE, Lamine. *Parenté et morts chez les Wolof : tradition et modernité au Sénégal*, Paris, Harmattan, 2009, 340 p.
[132] NDIAYE, 2009, op.cit.

du Nord (Europe et Etats-Unis) où sont installés de nombreux émigrés mourides, convergent vers Touba notamment vers Touba avec tous les modes de transport possibles.

En revanche,, les lieux sacrés de grande envergure sont quasiment absents à Thiès et à Saint Louis, des villes qui ont créés par le colonisateur pour des besoins autres que religieux.

Avec des villes polynucléaires nées de l'éclatement des centralités, la coprésence des différentes réalités économiques et sociales n'est plus évidente. Il en résulte des mobilités quotidiennes multidirectionnelles vers d'autres lieux de vie et pôles d'activités.

Conclusion première partie

Avec l'explosion démographique et le développement des activités économiques, l'urbanisation s'accélère dans toutes les villes sénégalaises, notamment dans les petites et moyennes qui ont profité du ralentissement du phénomène à Dakar, la capitale. Les lotissements et l'occupation « spontanée » de l'espace constituent un facteur déterminant dans l'expansion des périmètres urbains. Selon Lat Soucabé Mbow (1992) «*des périphéries urbaines vastes et hétérogènes*» émergent loin des centres historiques et empiètent de plus en plus sur les espaces ruraux immédiats : c'est le phénomène de rurbanisation.

Touba étouffe la ville de Mbacké par le sud, et s'étend vers les communautés rurales de Taif, Kaél, Missirah, Touba-Fall, et Ngabou. Thiès continue de dépouiller la collectivité rurale de Fandenne d'une partie de ces terres agricoles affectées à l'habitat, alors que la commune de Saint Louis empiète sur les terres appartenant à la communauté rurale de Gandon notamment à l'est où est implantée l'université Gaston Berger. Cette expansion urbaine conduit au développement de villes polycentriques, une dispersion des équipements, des emplois, des services dans les territoires urbains avec des acteurs polytopiques, et. Ces réalités sociales et économiques n'étant pas localisées en un seul point, ni au même endroit avec la dispersion des pôles et des résidences dans ces agglomérations urbaines, il est tout à fait normal que des mobilités se développent pour les relier ces réalités dispersées dans l'espace. La dispersion sociale, spatiale et économique impacte sur les pratiques de mobilité avec des mouvements pendulaires quotidiens qui animent d'une certaine manière la dynamique urbaine.

Deuxième partie : Transports et mobilités dans les dynamiques urbaines

Il faut garder en tête que le problème des transports dans les villes africaines est ancien. Il remonte à la période coloniale pendant laquelle des politiques discriminatoires étaient menées à l'égard des autochtones dans l'accès à la ville et aux transports. L'action des compagnies publiques de transport était limitée à certains territoires de la ville et à certaines catégories sociales. Les « indigènes » étaient discriminés par les dessertes de TC publics réservées pendant très longtemps aux fonctionnaires coloniaux et autochtones et à leurs familles à prix réduit (Seck, 1970) notamment à leurs enfants scolarisés (Rochefort, 2000) par l'intermédiaire d'automobiles ou d'autobus de ramassage. Les transports étaient donc cloisonnés dans les quartiers centraux au détriment des périphéries et des villages traditionnels éloignés et mis à l'écart de l'essentiel des flux avec un minimum de services (Marcadon et al, 1997)[133]. Il en résulte à l'époque des problèmes de mobilités très aigües dans les quartiers indigènes dont l'essentiel de la population travaillait principalement dans le secteur primaire et dans « l'informel ». De nombreux citadins étaient obligées de recourir aux modes de transport traditionnels: marche à pieds, portage de marchandises, charrette à énergie humaine appelée pousse-pousse et charrette et calèche.

Avec les indépendances, l'urbanisation exponentielle engendre des mutations spatiales profondes et l'accroissement des besoins de transport, plaçant ainsi au cœur du débat les enjeux de transports et de mobilités. L'organisation de l'espace engendre des flux de transport et vice versa parce que dans la ville les activités se concentrent en des points nodaux et s'éparpillent dans des espaces où vivent, habitent, travaillent, dorment, et se nourrissent les habitants. Ils développent alors des pratiques et des relations sociales, des écoles, des services, des commerces et des lieux de production. Fréquemment toutes ces personnes et ces activités s'articulent dans une ville active et dynamique via les systèmes de transport qui interviennent comme un facteur décisif dans le développement urbain. *« cars rapides »*, « *Ndiaga Ndiaye »*,

[133] MARCADON, Jacques, et al. *Les transports*, Paris, Armand Colin, 1997, 215p.

taxis officiels et « *clandos* », minicars, camionnettes Pick-up et charrettes, pour ne citer que ceux-là, constituent à juste titre la colonne vertébrale du système de transport avec un rôle prégnant dans la satisfaction des besoins de mobilité de plus en plus croissants dans ces agglomérations urbaines très étendues qui ne sont plus à la mesure du piéton.

à l'échelle du réseau urbain sénégalais, les différences territoriales entre les grandes villes des franges littorales, celles du centre-ouest et les établissements humains périphériques entrainent des déplacements urbains qui se font essentiellement depuis les gares routières et les stations spécifiques avec des types de transports interurbains allant des taxis brousse appelés aussi « 7 places » aux cars, en passant par les bus et les minicars.

Quels rapports entre transport et espace dans les territoires urbains aux différentes échelles spatiotemporelles ? Qui produit l'autre entre réseaux de transport et espaces urbains? Le développement urbain constitue un facteur d'organisation des transports et des mobilités?

Chapitre 3: Articulation entre transports et formes urbaines

Dans les pays du Nord, l'automobile est le principal outil de diffusion de l'urbanisation périphérique avec des ménages équipés en véhicules individuels, pour lesquels, la distance n'est pas forcément une contrainte majeure pour leurs mobilités quotidiennes.

En revanche dans les pays du sud, notamment en Afrique au sud du Sahara, l'expansion urbaine ne découle pas l'automobile à cause du faible taux de motorisation de ménages souvent modestes vivant dans les quartiers périphériques où les infrastructures routières sont insuffisantes. L'allongement des distances est beaucoup plus ressenti puisque l'étalement urbain se traduit par une extension plus ou moins désordonnée du bâti qui précède trop souvent la mise en place de réseaux de transport. Dans ce contexte, il est tout à fait légitime que les transports dits « informels » s'emparent du vide laissé par les transports publics, et proposent par ailleurs un service adapté aux bourses des catégories sociales modestes. Ils se sont imposés partout au Sénégal, notamment dans les villes de Touba, Thiès et Saint Louis où l'Etat est totalement absent du secteur. Cars, minibus, charrettes, calèches, taxis, Pick-up et camionnettes, malgré leur vétusté et leur offre parfois insuffisante, constituent une réponse à l'étalement urbain en assurant de nombreux déplacements pour des motifs divers et variés allant du travail aux achats quotidiens dans les marchés, en passant par les soins de santé et l'école.

De toute évidence, la diversité des formes d'urbanisation, dense ou faiblement dense, les questions d'accessibilité et de rentabilité économique orientent d'une certaine manière le choix de desserte des opérateurs de transport.

I. L'influence de la morphologie urbaine sur les transports et les mobilités

Pierre Merlin (2010)[134] définit la forme urbaine dans le Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement comme « *l'ensemble des éléments du cadre urbain qui constituent un tout homogène* ». Elle est assimilée à la morphologie urbaine qui fait référence à la combinaison du cadre physique (topographie, site et situation), du plan urbain (la voirie, le parcellaire, les usages du sol), la structure et l'organisation de l'espace et des activités. C'est un élément décisif pour les transports et les mobilités urbaines.

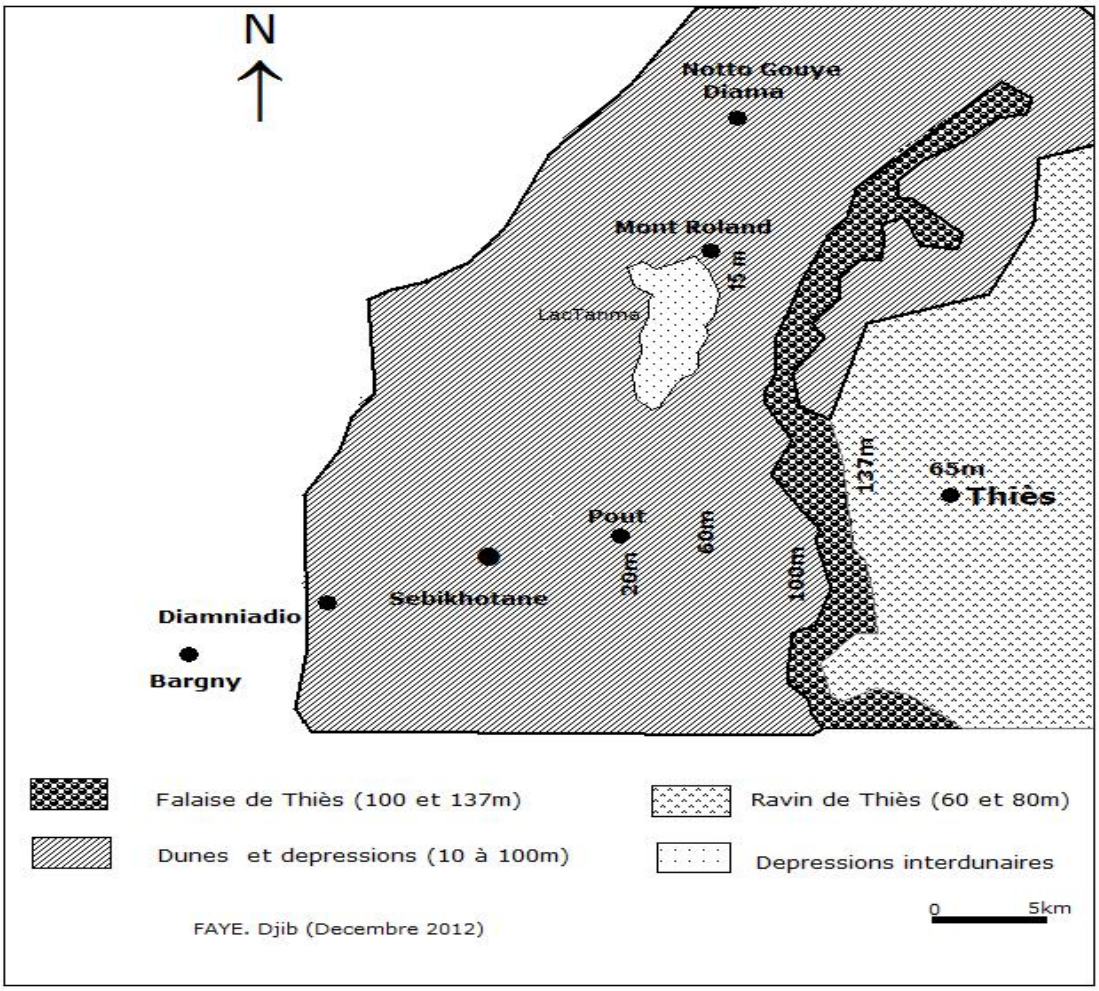
I.1 Le rôle déterminant du cadre physique

À y regarder de plus près, on note que le contexte géographique, à l'instar des déterminants socio-économiques, apporte des contraintes sur les mobilités. Autrement dit les mobilités et les dessertes en TC sont en rapport étroits le cadre physique qui peut influer dans la création et le développement urbain. Thiès et Saint Louis sont érigées sur des sites spécifiques présentant des atouts incontestés de sécurité pour la défense des établissements humains : forts et comptoirs. Thiès est construite sur une vallée sèche avec une surface cuirassée appelée le « ravin des voleurs»[135], localisée au centre d'une falaise qui décrit une ligne courbée d'une longueur de 40 kilomètres. Le front de côte d'une altitude moyenne de 100m n'est entaillé largement et profondément qu'au niveau du « Ravin des Voleurs » (Savonnet, 1956)[136], ce qui a attiré l'attention de l'administration coloniale sur la possibilité d'y installer des infrastructures de transport, d'abord le rail et puis la route pour relier l'ancienne capitale, Saint Louis, à Dakar et le centre-ouest et puis le sud-est du pays et l'ancien Soudan français dans le cadre d'une optique. Le choix de ce site était liée à l'époque à trois objectifs : militaire, communicationnelle et économique. La construction de ce poste militaire en 1864 et du chemin de fer vingt ans plus tard pouvaient à la fois permettre de

[134] MERLIN, Pierre et CHOAY, Françoise. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Puf, 2009, 963p.
[135] Le « ravin des voleurs » est une percée anaclinale de la cuesta de Thiès où l'accès est plus aisé pour la circulation.
[136] SAVONNET, Georges. « Une ville neuve du Sénégal : Thiès », *Cahiers d'Outre-Mer*, 1956, n°9, p. 70-93.

dynamiser la traite arachidière dans le cadre d'une économie extravertie et de transporter les troupes françaises vers l'intérieur pour la conquête et la pacification du Sénégal, tout en évitant le piège des *Niayes*, très marécageuses.

CARTE 18: LE RELIEF DE THIÈS ET SON ARRIÈRE-PAYS



Alors que Saint Louis, localisée dans le delta du fleuve du Sénégal, entre l'océan Atlantique et la Mauritanie, est érigée sur un site insulaire. Son modelé est formé par une succession de lambeaux de dunes morcelées et semi fixées, orientées Nord/Sud et alternant avec des vasières, des marigots et les deux bras du fleuve. Selon Camille Camara (1968)[137],

[137] CAMARA, Camille. *Saint Louis du Sénégal. Évolution d'une ville en milieu africain*, Dakar, IFAN, 1968, 292 p. (Th. Doctorat : Ssciences économiques et sociales, 1968).

c'est une agglomération urbaine construite sur un espace très éclaté c'est-à-dire qu'elle est formée d'un ensemble de « morceaux » d'îles de tailles variables, constitué par l'île, la Langue de Barbarie, Sor, Bopp Thior, l'île de Diouck et Leybar séparées par le fleuve et toutes interconnectées par cinq ponts (Faidherbe, Moustapha Malick Gaye, la geôle ou Masseck Ndiaye, Khor et Leybar). Le noyau ancien de la ville, l'île, est érigé sur un espace étroit de 2,3 kilomètres et de 300m de large (soit une superficie de 70 hectares) et circonscrit à l'Ouest par le « petit bras » du fleuve qui la sépare de la Langue de Barbarie et à l'Est par le « grand bras » qui la sépare du continent (Sor). La Langue de Barbarie est une bande de terre sableuse longue de 27km et large de 200 à 500 m qui s'étire au sud de l'île. Érigée sur un site très plat avec 2 à 2,5 mètres d'altitude, proche du niveau de la mer, la Langue de Barbarie est régulièrement victime d'inondations. Pire, la vague de tempête en période de marée haute, déferlante et destructrice, frappe régulièrement les habitations des quartiers pêcheurs de la Langue de Barbarie, érigées à proximité de l'océan.

PLANCHE 9 : SAINT LOUIS : UN SITE INSULAIRE ET FRAGMENTÉ

Le site de la ville de Saint Louis est constitué essentiellement de trois ensembles urbains: l'île, Sor et la Langue de Barbarie. Elles sont reliées par des ponts qui sont à la base de l'ouverture territoriale et de la continuité urbaine. **(Partenariat avec Saint-Louis et sa Région ; Bureau de Saint-Louis, 2006).**

En revanche, Touba est un cas particulier. La ville religieuse est bâtie sur une plaine sableuse, au milieu de nulle part, sans véritable contrainte géographique. Le cadre géographique abritant la ville ne découle pas d'un quelconque choix de défense militaire ou de commerce à l'instar de Thiès et Saint Louis, c'est plutôt le fait religieux, la décision plus ou moins forcée d'Ahmadou de Bamba, fondateur de la confrérie des mourides, de se retirer sur une marge administrative, à l'écart du colonisateur et à 50km du commandement de Diourbel pour échapper à la persécution et humiliation pour pouvoir pratiquer sa religion sereinement. Aujourd'hui, la ville s'étale de manière démesurée dans tous les sens à l'absence de contraintes physiques particulières, et posent la question essentielle des transports et des mobilités des urbains, notamment ceux qui résident de plus en plus loin des noyaux centraux de la cité religieuse.

Somme toute, les caractéristiques physiques influencent fondamentalement sur les transports et les mobilités urbaines. Les contraintes de déplacement à Saint Louis sont liées à son insulaire, à la fragmentation urbaine et au manque d'espace avec des engorgements persistants, notamment sur les axes de transport stratégiques et sur les ponts, ailleurs à Touba et à Thiès, l'obstacle est plutôt métrique. L'éloignement des distances entre les quartiers périphériques et les pôles d'activité notamment ceux du centre ne facilitent guère les déplacements dans un contexte de faiblesse infrastructurelle et d'offre de TC motorisée en périphérie urbaine.

Le type de plan urbain est aussi un élément déterminant dans l'organisation urbaine, mais aussi dans l'insertion des transports dans les villes.

I.2 L'influence des types de plans urbains

Si les formes urbaines sont organisées en rapport avec les caractéristiques géographiques des villes, les types de plans urbains et les structures urbaines influent fondamentalement sur les transports et les mobilités urbaines.

L'analyse de la forme urbaine actuelle de Thiès et Saint Louis passent aussi par l'étude des plans urbains hérités des modèles urbains coloniaux et plus tard des politiques urbaines publiques postindépendances. Les plans de leurs centres historiques sont orthogonaux. La trame urbaine y est régulière. Les différentes composantes (parcellaire, voirie, espace bâti,

espace libre) sont articulées et forment un ensemble cohérent. La vieille escale Thièssoise, par exemple, est structurée par une dizaine de rues larges de 10m se coupant à angle droit délimitant des bâtiments carrés de 60m sur 60m bâtis en pierre ou en brique (Savonnet, 1955) avec de petites rues transversales. L'île de Saint Louis ne fait pas exception avec le même type de plan organisé par quatre axes longitudinaux (Blaise Diagne, Ababacar Sy, Abdoulaye Seck et Rue de France), et trois avenues transversales (Ibrahima Sarr, Blaise Dumont et Neuville) avec des quais de part et d'autre de l'île (carte n°16). Avec l'ouverture territoriale de l'île favorisée par la construction du pont Faidherbe dès 1865, Sor-ouest hérite aussi de ce type d'organisation urbaine avec quatre rues longitudinales nord au sud, et quelques ruelles d'Est en ouest qui structurent le quartier. L'avenue Général de Gaulle et la « Corniche » ceinturent les quartiers Sor Diawling, Bouëtville et Balacos bordent le noyau historique de Sor.

PLANCHE 10 : QUAIS ET RUES DE L'ÎLE DE SAINT LOUIS : UN URBANISME PLANIFIÉ

a) Ces quais sont des témoins de l'urbanisme colonial de l'île de Saint Louis avec un plan en damier. Les rues se coupent à angle.

b) Les rues de l'île sont étroites et la chaussée en dégradation avancée, ce qui donne peu de perspectives à la circulation interne de véhicules de grand gabarit (cars urbains, camions poids lourds, etc.) FAYE, Djib **(Mars 2009)**

La morphologie de ces centres historiques facilite les dessertes urbaines menées par les TC (cars, taxis, les calèches et même la marche à pieds) et les mobilités du fait de l'accessibilité spatiale permise par le réseau viaire. Les TC pénètrent plus facilement à l'intérieur des quartiers et permettent l'accès à un certain nombre de lieux importants via les axes routiers. L'essentiel des flux de TC (cars « *Ndiaga Ndiaye* », « *clandos* » et calèches) convergent vers le centre-ville de Thiès notamment la gare ferroviaire et le marché central, en revanche l'île de Saint Louis est desservie par les taxis officiels. L'étroitesse du site, la faible rentabilité économique des « *cars rapides* » (les cars ne trouvent pas une clientèle suffisamment nombreuse dans le nord ou le sud l'île où il n'y'a aucune lieu d'activité majeure), les faibles distances (à peine 1 à 2km entre le centre de l'île et ses extrémités nord et sud) et l'interdiction faite aux « *clandos* » et aux véhicules hippomobiles de circuler dans l'île, patrimonial historique et touristique, sont autant d'éléments qui expliquent l'exclusivité des taxis officiels dans la desserte de cette zone. La plupart des usagers sont obligés de recourir à la marche à pieds à cause de cette absence de service de TC. Seuls les taxis officiels y circulent. On peut en déduire les formes urbaines jouent un rôle déterminant dans l'accessibilité spatiale et l'accès aux TC.

Ailleurs, cet urbanisme régulier inspiré des autorités coloniales de l'époque et de l'expérience de nombreux voyages notamment en Inde en 1948, a influencé d'une certaine manière la décision du fils aîné du premier Khalife, Serigne Cheikh M'Backé, de restructurer dès 1958, le quartier Darou Khoudoss, pour lui donner une trame régulière. Cet ancien village qui abrite la première concession du fondateur du Mouridisme à Touba était à l'époque dépourvu de toutes formes de planification moderne en tout cas entre 1887 et 1950.

PLANCHE II : LE NOYAU CENTRAL RESTRUCTURÉ DE TOUBA

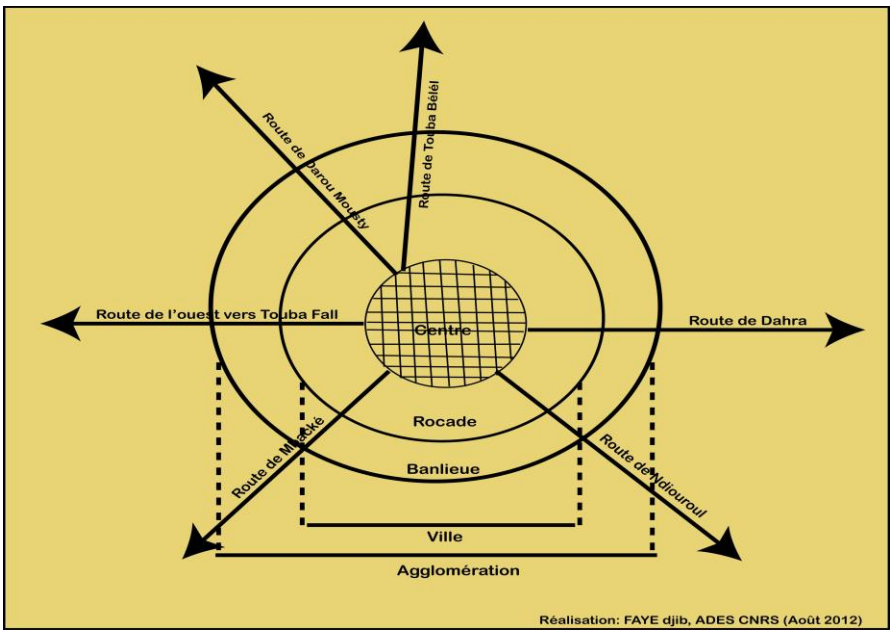
La grande mosquée et le cimetière sont localisés au centre de l'urbs. Le centre restructuré est quadrillé par des carrées et des rues. **(Google, 2009)**

Cette restructuration, qui date de 1958, était d'autant plus nécessaire que Darou Khoudoss était en proie à l'anarchie, aux risques d'incendies (Gueye, 2002), et aux difficultés de circulation pendant le grand *Magal* de Touba qui est une période de forte affluence humaine. Les cases traditionnelles (*Keur),* construites en matériaux précaires, souvent en paille de mil, n'étaient guère organisées, et laissaient peu de places à la voirie, aux espaces publics et aux équipements sociaux nécessaires. L'occupation du sol nécessitait le respect de normes d'urbanisme qui étaient encore absentes dans une ville comme Touba produite par des ruraux avec un habitat traditionnel à caractère rural. Sur ce, il prend rapidement des mesures déguerpissement des cases, l'élargissement des rues étroites qui passent à 20 ou 25m et la mise en place de rues droites bien entrecoupées et des pénétrantes qui mènent vers la mosquée. Des espaces communautaires inspirés des villages traditionnels du *Baol* appelés *Pentch* en *Wolof* sont aménagés au centre du quartier avec une mosquée, un puits ou une borne fontaine. Dès 1959, Serigne Cheikh lance un programme identique à celui de Darou Khoudoss en vue de restructurer les autres quartiers de Touba notamment Touba Mosquée. Cette extension de la politique de lotissement à Touba est rendue aisée par les interdictions de constructions en dur formulées par le khalife des mourides depuis le début des années 1950. À

Touba Mosquée, toutes les constructions devaient être érigées au moins à 120 m de la grande mosquée en vue d'aménager une vaste esplanade pour l'organisation de cérémonies religieuses notamment le grand Magal de Touba. Cette nouvelle politique d'aménagement urbain a pris donc en compte les aspects identitaires des toubiens issus essentiellement des campagnes du *Baol* tout en lui donnant à Touba ses premiers traits urbains inspirés d'ailleurs.

Ceci étant, au-delà du centre quadrillé de Touba par des rues verticales et horizontales, la ville religieuse n'a pas hérité pour le reste ni les mêmes caractéristiques géographiques, ni le même plan, ni les mêmes usages du sol que Thiès et Saint Louis.

FIGURE 2 : LE PLAN RADIOCONCENTRIQUE DE TOUBA



Son plan radioconcentrique se singularise par ses auréoles ceinturées par des boulevards périphériques, et par des axes de pénétration (routes de M'Backé, Dahra, Touba Bélél, N'Diouroul, « Tali » N'Diouga Kébé à l'ouest, Darou Mousty, Darou Rahmane). L'ossature urbaine guide la croissance spatiale au-delà de la ville «*intra-muros*» ou «intra-rocade». A l'opposé des villes de Thiès et Saint Louis où le tissu urbain se densifie vers les quartiers périphériques, l'urbanisation de Touba est de plus en plus lâche avec l'éloignement du centre. Cette ville n'a aucune contrainte géographique particulière qui empêche son développement spatial à faible densité. Les quartiers les plus denses sont localisés dans le centre de Touba notamment Darou Khoudoss et Touba Mosquée.

II. Types de transport et desserte des secteurs urbains aux densités différenciées

Au vu des interactions dynamiques entre systèmes de transport et territoires urbains, nous avons décidé de caractériser les zones urbaines en rapport avec les types de transport qui les desservent. Cette catégorisation des types de transports s'appuie sur des critères liés au type de véhicule et sa capacité de charge en rapport avec des zones géographiques spécifiques desservies. Comme l'illustre de manière très pertinente Maïdadi Sahabana (2006)[138]: « *à flux massifiés, priorité aux véhicules de grande capacité (autobus et cars urbains) ; à flux plus diffus et moins concentrés, recours aux véhicules plus petits* » (charrettes, taxis collectifs et Motos-taxis).

Les minibus « *Tata »* les camionnettes Pick-up, les « *cars rapides »* et les « *cars Ndiaga Ndiaye »* sont classés dans la catégorie des TC de grande capacité qui ont tendance à se spécialiser dans la desserte des grands axes goudronnés densément habités via les lieux d'activités suivant une logique de rentabilité et « d'appât du gain ».

En revanche, les taxis officiels, les « *clandos* » et les charrettes sont des transports de faible capacité, desservant souvent les zones d'accès difficile ou faiblement habitées. En guise d'illustration, quelques cas ont été choisis dans les villes étudiées pouvant conduire à une meilleure compréhension de nos hypothèses. Les quartiers de Bango et de Ngalléle à la périphérie orientale de Saint Louis et Darou Tanzil à l'ouest de Touba sont des espaces peu densément habités, respectivement desservis par des taxis collectifs et des charrettes. Nous avons aussi choisi de travailler sur les quartiers populaires « non planifiés » de Pikine et de Goxoumbathie desservis par les « *cars rapides* » via la route nationale.

[138] SAHABANA, Mahaïdadi. Les motos taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeurs d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable, Douala », 20-24 novembre 2006, 15p, (Communication aux Secondes Rencontres Internationales, CIDEGEF/Ville, Douala, 20-24 novembre 2006).

II.1. Les TC de forte capacité dans les dessertes de zones urbaines accessibles et rentables

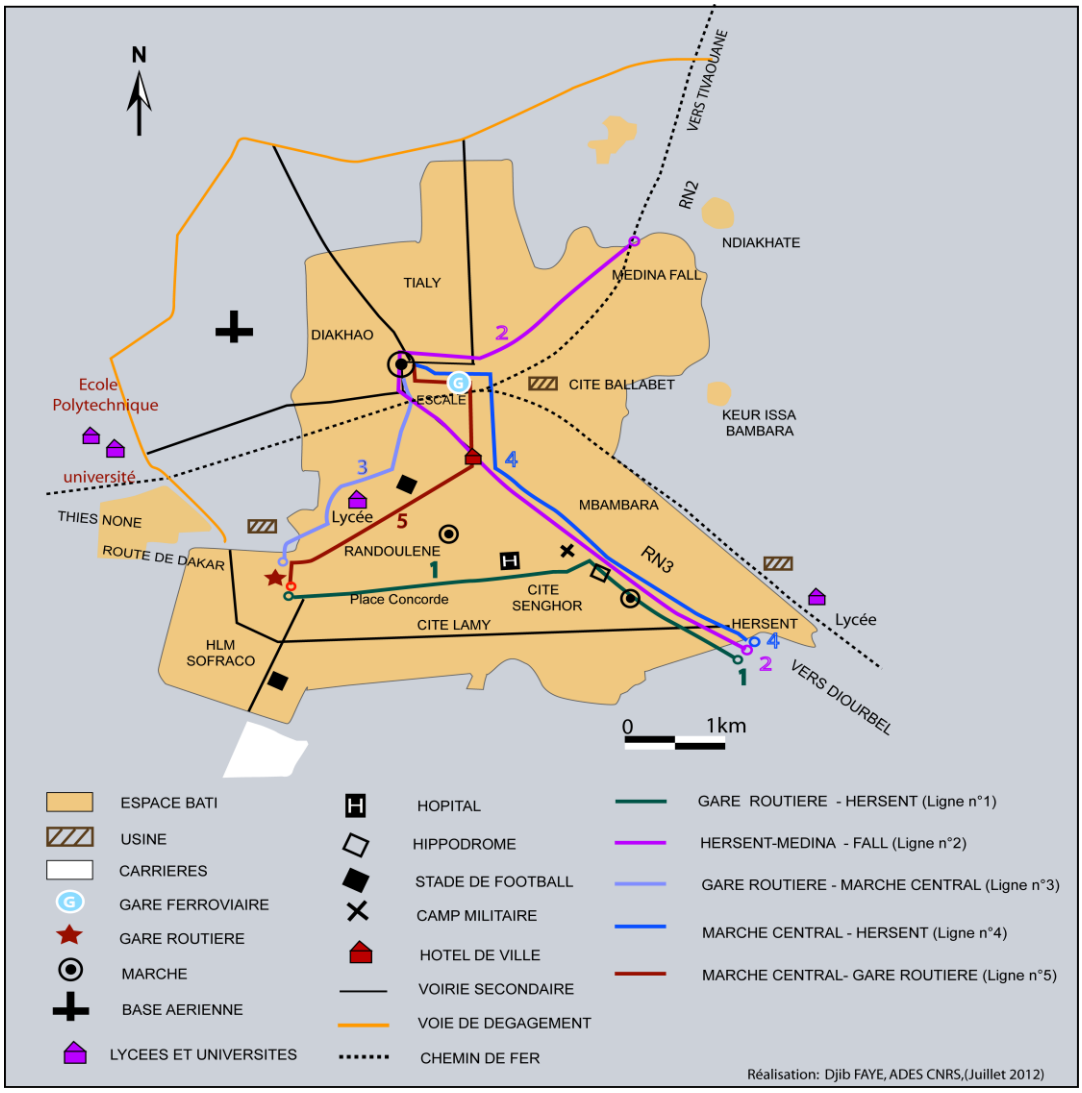
L'accessibilité spatiale et la rentabilité économique sont deux facteurs essentiels au déploiement des TC de forte capacité de charge dans les dessertes des grandes artères qui concentrent une clientèle suffisante à l'expansion de ce type de transport.

Dans un premier temps, il faut noter que l'accessibilité spatiale est centrale dans la géographie humaine. Elle est définie par Jean Jacques Levy et Michel Lussault (2003) à partir de l'offre de mobilité, et par Roger Brunet (1992) à partir du coût du déplacement pour atteindre un lieu ou d'autres objets. Quoi qu'il en soit, il faut retenir que l'accessibilité est un paramètre déterminant dans l'efficacité du fonctionnement urbain actuel caractérisé par la mobilité des différents acteurs. Elle renvoie à la capacité d'un acteur à atteindre un espace urbain résidentiel ou offrant des activités et des services par le truchement des systèmes de transports et des voies d'accès qui facilitent les mobilités et les circulations. Il est évident que tous les points d'un territoire urbain n'ont pas le même niveau d'accessibilité territoriale. À cet égard, les lotissements périphériques et les lieux d'activités pénétrés par les grands axes bitumés et par différents types de transport peuvent être plus accessibles qu'un quartier du centre congestionné et peu joignable pour certains types d'individus notamment les plus pauvres ou un quartier périphérie mal desservi par les infrastructures et/ ou les TC. Francis Beaucire (2006) parle de « ville d'axes » et de « pôles ».

Dans le cas des villes sénégalaises comme le montre bien la cartographie des « lignes » de transport, les réseaux de TC sont denses, multiples et multidirectionnels favorisés par l'éparpillement des pôles d'activités et l'émergence de nouvelles activités et services en zones périurbaines. L'organisation des flux de desserte se manifeste à travers la connexion entre les périphéries urbaines et les centres d'activités. Les *« cars rapides »* connectent les quartiers populaires denses de Pikine au sud et Goxoumbathie au nord de la Langue de Barbarie entre eux via les marchés Sor et *N'Dar Toute* à Saint Louis. Dans les centres urbains de Thiès et Touba, des têtes de « lignes » de TC localisées dans les marchés centraux et les gares routières permettent de desservir les pénétrantes et d'améliorer le niveau d'accessibilité des quartiers périphériques de plus en plus éloignés des lieux d'activités des centres. Leurs localisations stratégiques à proximité des grandes voies de circulation et dans les centres leurs permettent de redistribuer des volumes de flux de transport considérables. Comme le montre

la carte ci-dessous, trois « lignes » de cars « *Ndiaga Ndiaye* » (n°1, 3 et 5) et (3, 4 et 5) sur les cinq existantes partent et aboutissent systématiquement à la gare routière, un nœud de transport majeur, et au marché central de Thiès. Les cadences de passage des cars urbains sont très élevées et peuvent dépasser 40 cars par heure selon les comptages menés dans le cadre du plan de circulation de la ville en 2008.

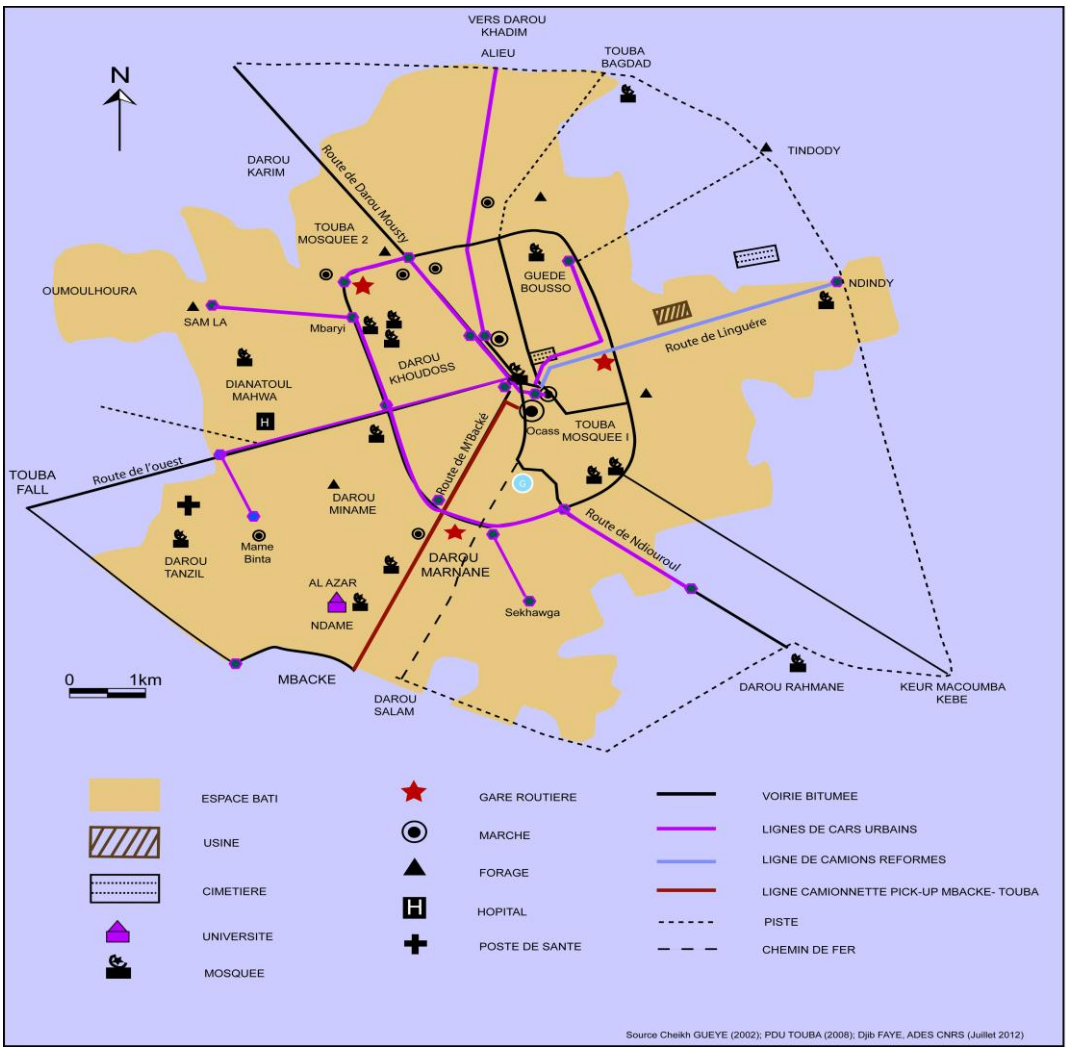
CARTE 19: THIÈS : LES « LIGNES » DE CARS DANS LE MAILLAGE URBAIN



Dans la ville religieuse de Touba, c'est à partir des pôles d'activités notamment le marché *Ocass* et la gare routière de Darou Marnane que l'essentiel des flux urbains sont organisés suivant les grandes artères. Les TC de grande capacité constitués de cars urbains, minibus « *Tata* » et « camions réformés » desservent les quartiers périphériques situés sur les

grands axes de transport (Madiyana, Darou Khoudoss, Darou Miname, Dianatoul Mahwa, Darou Tanzil), et les pôles de centralité éparpillés dans la ville profitant des pénétrantes toubiennes et de l'effet de masse de la clientèle. Les « camions réformés » relient *Gare Bu Ndaw*, le marché céréalier du centre aux quartiers périphériques orientaux de Touba notamment Ndindy Abdou, alors que les minibus *« Tata »* neufs se chargent d'assurer les connexions entre quartiers périphériques, et avec les lieux d'activités. C'est le cas de la « ligne » n°2 qui relie efficacement Ndindy à l'est à Dianatoul Mahwa à l'ouest de Touba et permet d'intégrer à la ville tous ces quartiers relégués loin des centres où l'urbanisation est encore rampante. L'accessibilité des quartiers périphériques proches des axes de communication et du centre améliore les dessertes urbaines et l'intégration des espaces urbains dans des agglomérations urbaines de plus en plus étendues.

CARTE 20 : TOUBA : « LIGNES » DE CAMIONS « REFORMÉS », « PICK-UP » ET CARS URBAINS



Cela dit, l'accessibilité n'est pas le seul facteur explicatif des choix de desserte, la rentabilité du service de transport est toute aussi fondamentale dans un contexte de forte présence de la pauvreté, notamment dans les quartiers périphériques éloignés des trois villes. De toute évidence, les exploitants des TC de forte capacité fonctionnent selon une logique de rentabilité économique suivant les liaisons les plus rémunératrices c'est-à-dire les zones urbaines densément habitées concentrant une forte proportion d'usagers des TC. Ils ne cherchent pas à assurer une desserte équilibrée de l'ensemble des territoires urbains, mais plutôt à ramasser les clients qui attendent sur les axes, les croisements et les carrefours routiers pour pouvoir accroitre leurs gains. Les stratégies tarifaires développées par les opérateurs constituent un moyen de réajustement des tarifs de transport encadrés par les pouvoirs publics notamment dans les grandes villes où la demande est souvent supérieure à l'offre de transport. Le but est de faire payer plusieurs fois l'usager. Cette pratique favorise les résidents des quartiers centraux et ceux qui sont proches des axes routiers au détriment des habitants des espaces urbains éloignés qui sont territorialement marginalisés. En conséquence, il est difficile d'escompter de ce mode de fonctionnement du secteur de transport dit « informel », qui privilégie la rentabilité et non l'équité spatiale pour tous les citoyens, un système de répartition juste de l'offre de transports collectifs (Diagana, 2010).

Au-delà de la tarification, d'autres stratégies sont élaborés par les opérateurs des transports « informels » pour rentabiliser et équilibrer les comptes de leurs entreprises : il s'agit notamment du sectionnement des itinéraires et de la surcharge des véhicules. Le sectionnement des itinéraires est évidemment l'une des stratégies exploitée par les opérateurs de transport pour faire face à la hausse des frais d'exploitation des TC, accentuée par l'augmentation du prix des carburants, et compenser aussi le faible pouvoir d'achat d'une grande partie des citadins de ces villes qui ne peut payer un tarif élevé. Les chauffeurs optent pour des trajets courts et rentables, notamment aux les heures de pointe, dans les tranches horaires situées entre 8h et 12h et entre 17h et 20h lorsque la demande est supérieure à l'offre. Les apprentis font descendre souvent le client à leur guise prétextant que le bout de la ligne a changé.

Dans les villes secondaires de Touba, Thiès et Saint Louis où la demande de transport est plus faible que dans la capitale, Dakar, le sectionnement des trajets existe, mais il n'est pratiqué qu'à petite échelle. Le trajet Pikine-Goxoumbathie (carte) est desservi par les « *cars rapides* » aux heures de pointe du matin entre 7h et 9h du matin puisque les besoins de

déplacements de travailleurs, d'élèves, de commerçants et de ménagères sont importants. Lorsque la clientèle baisse au fur et à mesure de la journée, les « *cars rapides* » raccourcissent leur trajet au marché de *N'Dar Toute* à partir duquel l'usager est obligé de s'octroyer les services d'un taxi clandestin, d'une calèche ou recourir à la marche à pieds pour se rendre dans les quartiers nord de la Langue de Barbarie, Santiaba et Goxoumbathie. C'est une autre forme de sectionnement dont l'objectif est de rentabiliser le service par le gain de temps et d'argent sur le carburant, et éviter la rude concurrence des taxis et des calèches sur cet itinéraire. La concurrence des charrettes et des calèches sur certaines « lignes » concoure à abaisser les tarifs de transport. C'est le cas dans les périphéries urbaines de Touba, dans la Langue de Barbarie à Saint Louis et sur les trajets entre le marché central de Thiès et les quartiers périphériques de l'est et du nord de la ville.

Ailleurs, les citadins pauvres vivant dans les quartiers comme Darou Tanzil à Touba ou Bango par exemple, recourent au marchandage des tarifs ou le « *Waxalé* » ou au transport gratuit, le « *Yobalé* » en *Wolof*, pendant les heures creuses, pour économiser sur les dépenses de transport. Tout cela est symptomatique de cette situation économique difficile.

Qu'en-est-il de la desserte des zones urbaines d'accès difficile ?

II.2 Les TC de faible capacité dans les dessertes de zones d'accès difficile

Au-delà des dessertes des grands axes routiers, l'urbanisation périphérique est souvent source de problèmes d'accessibilité territoriale à cause de l'insuffisance des voies d'accès et du faible taux de motorisation des catégories sociales pauvres reléguées loin des centres.

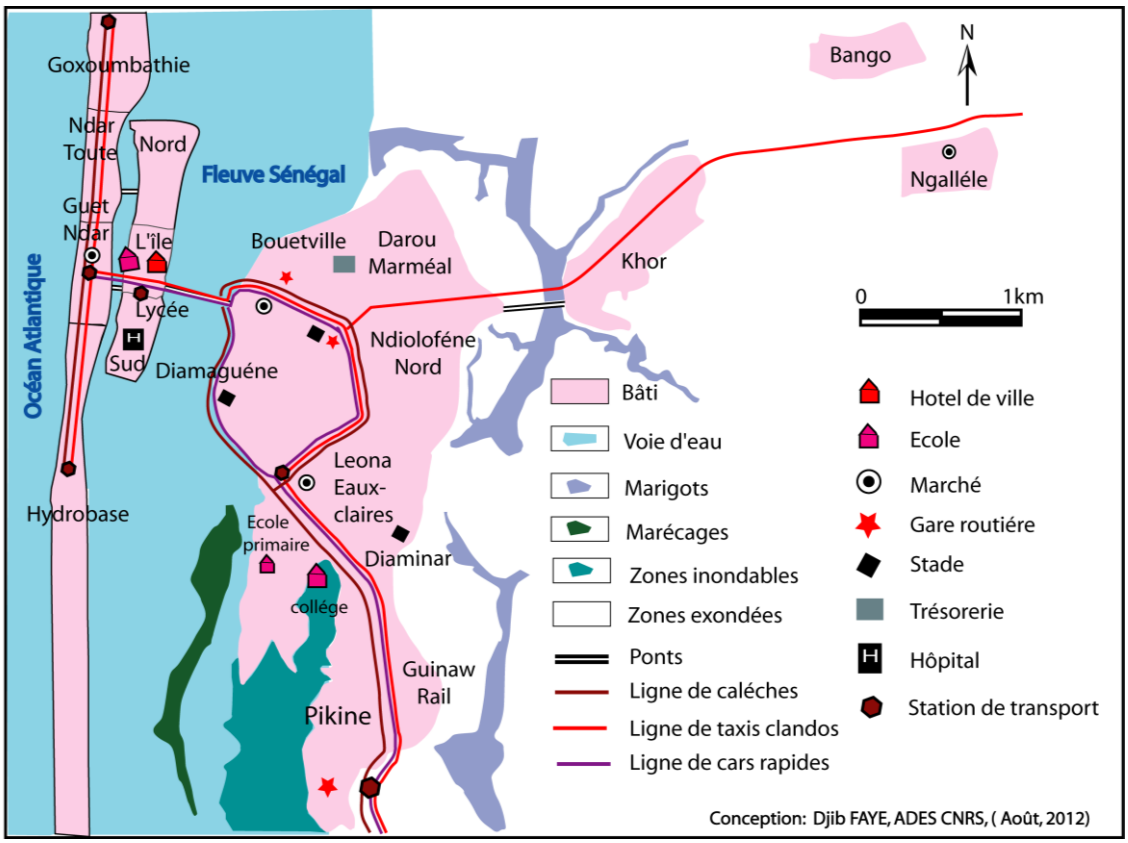
L'offre de transport collectif motorisé n'est pas toujours suffisante au moment où les cars et les minibus urbains refusent souvent d'élargir leurs dessertes et leurs réseaux au-delà des routes bitumées et des zones faiblement habitées pour des raisons d'accessibilité spatiale et de rentabilité économique. Ces types de transport ne sont pas dans une logique de service public et de satisfaction de besoins de mobilité exprimés par les usagers, mais dans une quête effrénée de gain. Seule la rentabilité économique à court terme compte comme le montre le recours des chauffeurs au sectionnement des itinéraires pour accroitre les recettes du véhicule.

L'analyse du cas de Nouakchott illustre très bien cette réalité. Diagana (2010)[139] considère qu'avec « *l'étalement périphérique des villes, le caractère aléatoire de la desserte prenne le pas sur la nécessité de la continuité du service de transport* ». Cette réalité rend l'accessibilité des quartiers éloignés des axes routiers très difficile, avec des effets négatifs très marqués sur leur intégration à l'ensemble des agglomérations urbaines. Les TC de faible capacité, notamment les « *clandos* », les calèches et les charrettes desservent les périphéries urbaines éloignées, faiblement habitées et d'accès difficile, là où la clientèle n'est pas encore assez massive pour favoriser l'usage de TC de forte capacité. Ils constituent une réponse populaire rapide et efficace pour des populations démunies enfermées dans leurs quartiers avec très peu de perspectives de mobilité, en y créant empiriquement de nouvelles stations de transport à chaque fois que le besoin s'impose, et en desservant des créneaux et des trajets spécifiques. Ils suivent des routes carrossables ou non, des rues sablonneuses et des pistes impraticables et apportent par la même occasion un véritable service à la population, notamment pour « les urgences nocturnes » (Salem, 1998)[140], mais aussi pour les déplacements professionnels et les achats dans les centres.

L'observation de la cartographie des réseaux de transport dans les trois villes (Saint Louis, Thiès et Touba) montre que les « clandos » et les véhicules hippomobiles connectent les quartiers populaires « non planifiés » et/ou les périphéries urbaines faiblement habitées aux lieux d'activités du centre qui sont des nœuds incontournables. Ils opèrent suivant un schéma d'organisation dominant entre quartiers résidentiels et zones d'activités des centres urbains même si on constate une relative dispersion des flux avec la multiplication des centres de niveau secondaire.

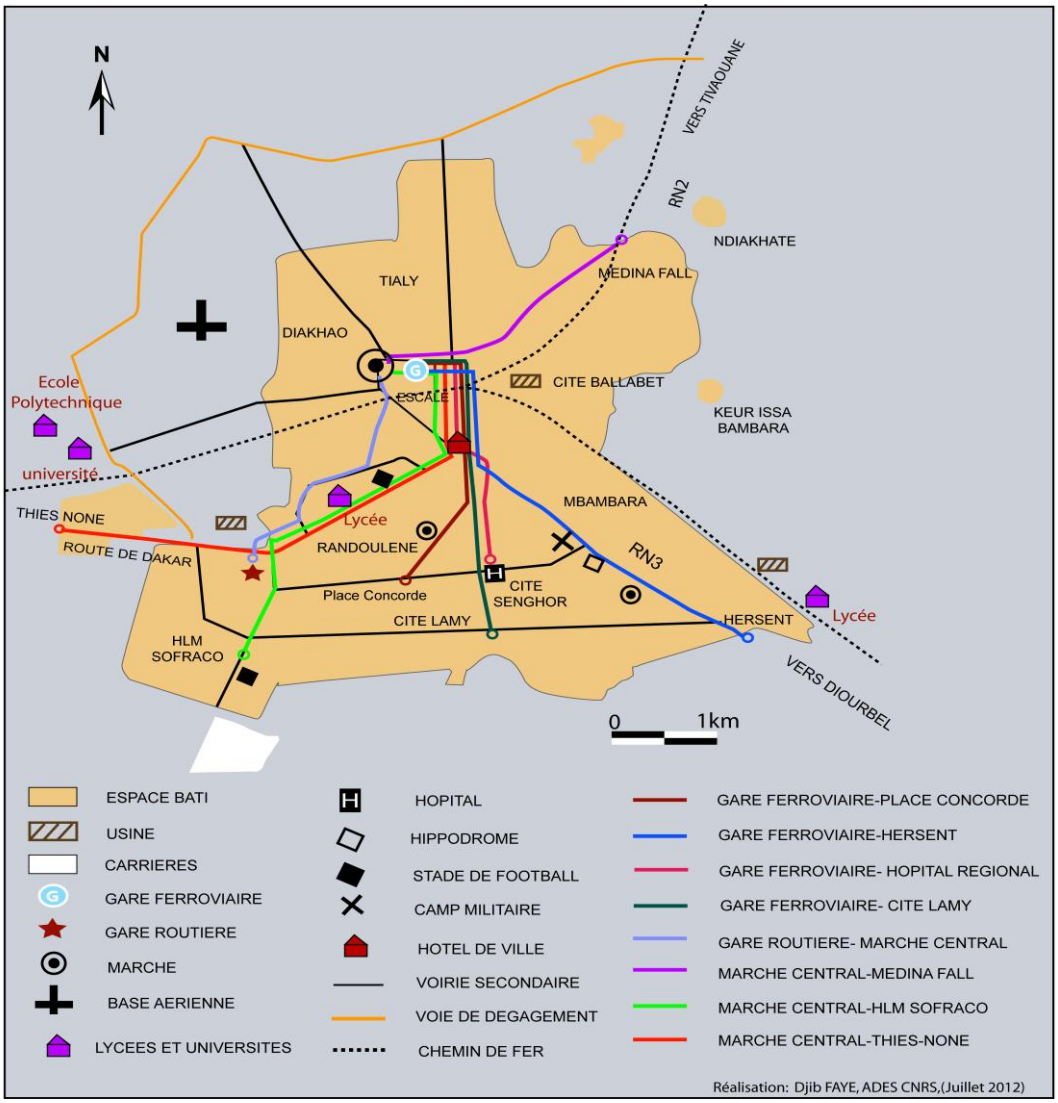
[139] DIAGANA, 2010, op.cit.
[140] SALEM, Gérard. *La Santé dans la ville, géographie d'un petit espace dense : Pikine (Sénégal)*, Paris, Karthala, 1998, 360p.

CARTE 21 : SAINT LOUIS: LES « LIGNES » DE TRANSPORTS COLLECTIFS



Des têtes de « lignes » sont créées et organisées depuis les points nodaux tels les grands marchés, les gares routières et ferroviaires pour relier les quartiers périphériques. Les « clandos » de 5 à 14 places assurent les dessertes depuis la gare routière de Bango située à Sor, vers les quartiers reculés et faiblement habités de la périphérie orientale de Saint Louis notamment Bango et Ngalléle. Cela dit, l'accessibilité spatiale n'est pas ressentie de la même manière selon qu'on habite à Ngalléle ou à Bango. Il faut noter que Ngalléle, situé de part et d'autre de la RN2 (route de Rosso), jouit d'une bonne accessibilité spatiale. Les « clandos » y procurent souplesse et rapidité et contribuent par ailleurs à son intégration urbaine. Alors que, Bango est relativement excentrée par rapport à la route nationale. Il est situé à quelques 2km de l'infrastructure routière principale, ce qui rend l'accès aux « clandos » relativement plus difficile pour les résidents de Bango que ceux de Ngalléle. La qualité de la desserte de Ngalléle par l'infrastructure routière et les TC est meilleure que celle de Bango.

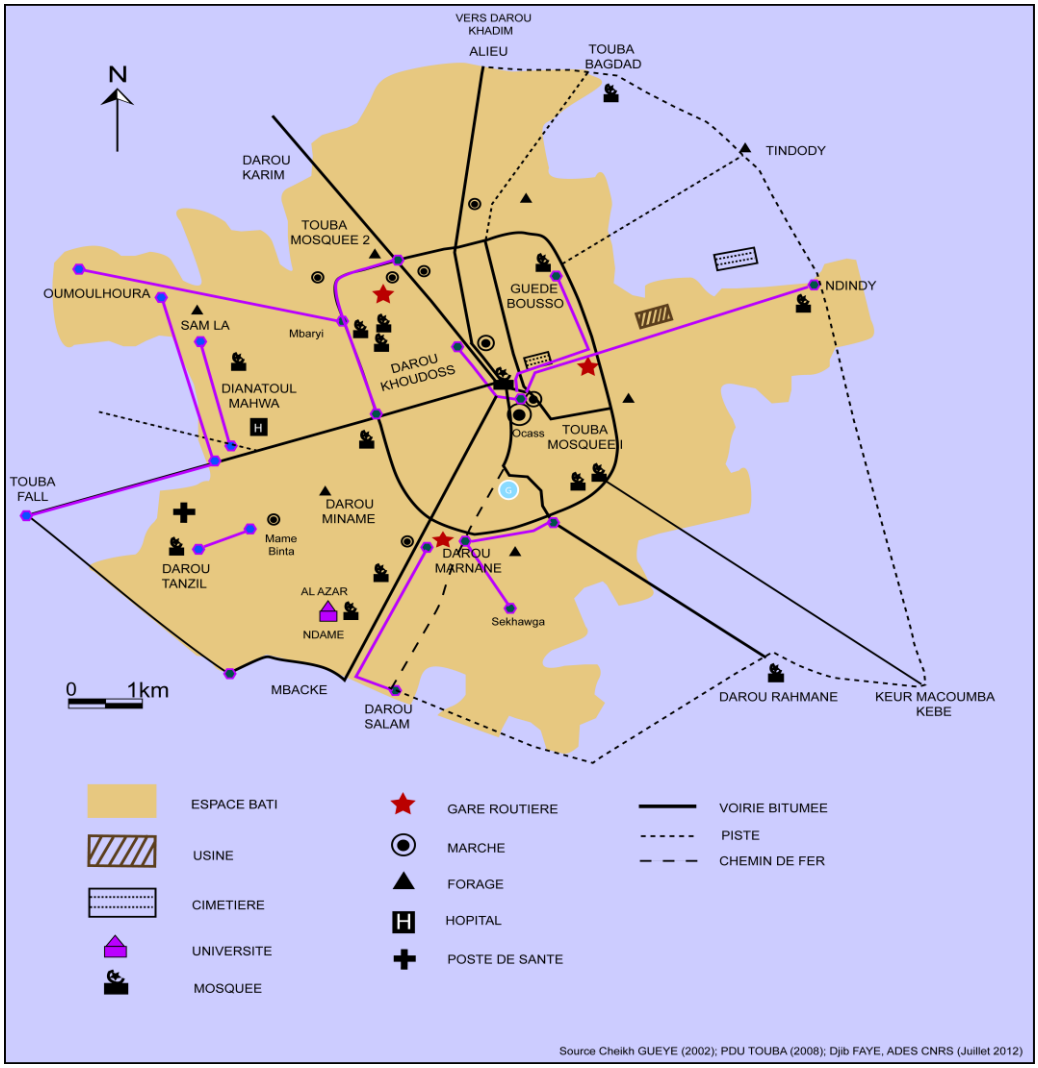
CARTE 22 : THIÈS : LES « LIGNES » DE TAXIS CLANDESTINS DANS LE MAILLAGE URBAIN



En revanche, les dessertes internes de TC motorisés sont rares. Les charrettes et les calèches doivent leur succès à leur souplesse de desserte quartiers périphériques comme Tindody à l'est à Touba, Médina Fall à Thiès ou de la Langue de Barbarie à Saint Louis. Ils sont capables de braver les rues sablonneuses, les routes impraticables et les ruelles étroites pour assurer la desserte de zones jusque-là peu accessibles aux TC motorisés, alors que les

cars urbains et les « *clandos* » évitent les rues sablonneuses au profit des artères bitumées. La calèche doit (Godard, 2002)[141].

CARTE 23 : TOUBA : LES « LIGNES » DE CHARRETTES



Si les problèmes d'accessibilité de certains quartiers éloignés des noyaux centaux et démunis d'infrastructures sociales et économiques, et de voirie sont déterminants dans les mobilités urbaines, ailleurs le niveau de vie oriente le choix du moyen de transport de l'usager. Les faibles revenus monétaires des néourbains vivant dans des conditions

[141] GODARD, Xavier. *Informel ou les insuffisances d'une notion récurrente*, Paris, Karthala, 2002, p129-142.

économiques et sociales pitoyables à l'écart de la ville-mirage, influent sur le budget qu'ils consacrent au transport. Ces dépenses obligatoires pour le travail, l'accès aux services de la ville ou pour les sociaux incontournables constituent un lourd fardeau pour ces utilisateurs.

Certains d'entre eux notamment les ouvriers, les ménagères et les commerçantes détaillantes se rendant dans les grands marchés du centre à Sor ou à *N'Dar Tou*te à Saint Louis, à *Ocass* à Touba ou à Thiès pour se procurer des denrées alimentaires (aubergines, carottes, choux, tomates) ou du poisson frais, utilisent les charrettes et les calèches. Ces véhicules hippomobiles sont mieux adaptés au transport de colis et de sacs jusqu'à leur domicile ou à leur lieu de commerce. Les charrettes et les calèches proposent aux usagers pauvres des tarifs bas (50 francs CFA à Touba et 100 francs CFA à Thiès et à Saint Louis) mieux adaptés à leurs bourses. Ils sont nettement inférieurs à ceux exigés par les taxis officiels qui peuvent atteindre 2 000 francs CFA et même ceux des « clandos » avec 150 francs CFA pour le tarif par passager. Ce sont de véritables transports du pauvre, du *Gorgoorlou*[142] sénégalais, le débrouillard aux faibles revenus monétaires. Pour pouvoir proposer des tarifs compétitifs et compatibles aux faibles revenus monétaires des ménages de ces quartiers habités essentiellement par des néourbains pauvres, ils effectuent de nombreuses rotations (une dizaine par jour en moyenne) et tentent de ramasser des clients en cours de route pour pouvoir réaliser des économies sur les frais d'exploitation du véhicule. L'usage de pièces détachées d'occasion et la rareté des travaux d'entretien contribuent à réduire ces dépenses.

Pour ceux qui ne peuvent pas se procurer les services d'une charrette ou d'une calèche, la marche apparaît comme un pis-aller, une solution de rechange. Dans les quartiers assez éloignés du centre-ville, de nombreux usagers à faibles revenus sans réelles possibilités de mobilité motorisée n'hésitent pas à faire usage de leurs pieds en l'absence d'alternatives: il s'agit notamment des chômeurs, des élèves, des ouvriers très pauvres et des ménagères sans revenus monétaires qui préfèrent économiser le prix de transport pour améliorer le repas de midi (Yapi-Diahou, 2000)[143] et faire usage de la marche à pieds pour se rendre au marché.

---

[142] Le pauvre qui se débrouille, qui recourt quotidiennement au système D.

[143]YAPI-DIAHOU, Alphonse. *Baraques et pouvoirs dans l'agglomération Abidjanaise*, Paris, Harmattan, 2000, 456p.

Les études de cas sur les quartiers périphériques de Pikine à Saint Louis, Médina Fall à Thiès et Darou Tanzil à Touba où les usagers de la marche à pieds sont souvent des gens sans ressources ou à faibles moyens économiques, le montreront de manière plus nette.

Mais au-delà des questions d'accessibilité géographique et socioéconomiques, la morphologie urbaine est un élément déterminant pour comprendre les transports et les mobilités dans les villes secondaires de Touba, Thiès et Saint Louis.

III. L'impact des transports sur l'urbanisation

Si la thèse des effets structurants des infrastructures de transport sur les transformations spatiales, sociales et économiques défendues par des auteurs comme Jean Marc Offner (1993)[144], est souvent critiquée, il est difficile d'ignorer l'existence d'interactions et de dynamiques entre les deux éléments. La question essentielle des rapports entre transports et développement urbain est toujours d'actualité. Le transport participe aux dynamiques territoriales. Les réseaux de transport sont de véritables vecteurs de l'urbanisation périphérique des villes (Godard, 2007)[145] et des facteurs de production de l'espace urbain (Kassi, 2010)[146] à tous les niveaux scalaires : du quartier à l'agglomération urbaine.

L'étalement urbain a tendance à se faire le long des voies de circulation urbaine et à favoriser la densification de l'habitat et l'implantation de lieux d'activités et de sociabilités: boutiques, marchés, stations de transport, etc. À cet effet, les TC motorisés contribuent à produire sans doute de l'espace urbain dense en attirant une forte concentration humaine en bordure de route. Les espaces urbains des quartiers situés sur les axes routiers stratégiques doivent la densification de l'occupation du sol en partie au système de transports « informels ». C'est le cas figure que l'on note par exemple dans certains quartiers périphériques de Saint Louis, Thiès et Touba, respectivement à Pikine au sud, Médina Fall à l'est et dans une moindre mesure Darou Tanzil à l'ouest.

---

[144] OFFNER, Jean Marc, « Les effets structurants des transports, mythe politique, mystification scientifique, *Espace géographique*, 1993, vol.22, n°22-3, p232-242.

[145] GODARD, Xavier. « Contribution du transport artisanal à la mobilité urbaine », *Revue ville en développement*, Décembre 2007, n° 78, 12p.

[146] KASSI, Irène. « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan », *Cahiers d'Outre-mer*, n°251, Juillet-Septembre 2010, p391-402.

Pikine était typiquement rural dans les années 1950, peu intégré au reste de la ville de Saint Louis avec des dessertes assurées pendant longtemps par les dromadaires et les charrettes. Dans le même sens, Médina Fall était aussi un village mouride construit à proximité du rail qui vivait au rythme de la traite de l'arachide. L'urbanisation de Médina Fall était liée, pendant longtemps, à la proximité du rail et des ateliers ferroviaires. Le chemin de fer y fût le principal outil du développement urbain, ainsi que dans tous les autres quartiers orientaux de Thiès. En revanche, Darou Tanzil n'a pas connu le même développement spatial et démographique que Pikine ou Médina Fall, du fait que le quartier est érigé ex nihilo au-delà de la route de l'ouest en 1994. De toute façon, les dessertes de ces quartiers étaient pendant longtemps le fait des calèches, des charrettes en l'absence de dessertes routières.

Rapidement, le bitumage des routes traversant ces quartiers (la route nationale 2 en 1951 entre Thiès et Tivaouane traversant Médina Fall, l'arrivée de la RN2 à Saint Louis en 1961 via Pikine, le prolongement de la route au début des années 2000 à l'ouest de Touba jusqu'à Darou Tanzil), a profondément transformés les paysages urbains en bordure de route, donnant ainsi l'allure d'une structure urbaine à l'habitat dense et planifié. Les maisons originellement construites avec des matériaux précaires y sont pour la plupart rachetées, détruites, reconstruites et valorisées par des promoteurs immobiliers, des migrants et autres investisseurs privés. Les anciennes cases en bois ou en paille sont remplacées pour la plupart par des constructions en dur notamment de nouvelles villas en terrasse ou à étage qui modifient par la même occasion, du point de vue de Plançon, (2008), l'apparence globale du quartier qui n'a plus l'aspect d'un ''bidonville''. De petits immeubles allant de deux à cinq étages y sont construits et loués à des célibataires et à de jeunes ménages (Tall, 2009)[147]. Alors que leurs façades sont reconverties en boutiques, magasins et autres lieux d'activités et de services (salon de coiffure, cybercafé, restaurant, etc.). Les baraques ne représentent désormais que 13% de l'ensemble des habitations du quartier de Pikine par exemple. On assiste à un phénomène de « gentrification » et d'embourgeoisement. Selon Anne Clerval

[147] TALL, Serigne Mansour. *Investir dans la ville africaine : les émigrés et l'habitat à Dakar*, Paris, Karthala, Business & Economics, 2009, 286 p.

(2008)[148], la « gentrification » renvoie à une bifurcation dans l'évolution sociale des quartiers. Ce phénomène est une réalité dans les quartiers de Pikine, Médina Fall et Darou Tanzil où les espaces des situés à proximité des voies de communication sont appropriés par les ménages aisés et les élites urbaines commerçantes, migrantes, maraboutiques ou politiques qui rachètent la plupart des maisons et des parcelles situées en bordure de route pour les valoriser. Alors que les populations les plus pauvres sont reléguées loin des axes de communication, à l'intérieur des quartiers.

Cela dit, les mutations urbaines le long de la route de l'ouest à Darou Tanzil, sont palpables, mais la transformation de l'habitat et des commerces restent encore très lentes dans les marges urbaines du fait de la faible densification urbaine.

Au niveau des « rocades » et des voies de contournement qui sont construits pour servir d'alternatives aux grandes voies de circulation congestionnées et encombrées. Ces voies de dégagement sont conçues pour contourner les quartiers denses et les centres engorgés en séparant le trafic de transit et les flux de desserte interne afin d'améliorer les déplacements urbains et interurbains, et de contribuer au développement économique des villes desservis.

La rocade toubienne, première ceinture urbaine de la ville, est construite à la base pour fluidifier la circulation pendant le grand *Magal* de Touba, un évènement au cours duquel toutes les pénétrantes sont congestionnées par le trafic routier et le commerce sur la voie publique. Lors de cette fête mouride, Touba devient en quelques jours le centre du Sénégal au moment où ses infrastructures ne sont pas taillées à la mesure des besoins des pèlerins : en transport, en eau et en électricité.

Pourtant, cette route joue un rôle capital dans le façonnement des formes urbaines. Un bref retour en arrière, en 1968, montre un espace urbanisé continu et circonscrite à trois quartiers centraux de la cité religieuse: Darou Khoudoss, Touba Mosquée et Darou Miname. Darou Marnane n'était pas encore rejoint par le front urbain. La construction de cette voie contournante entre 1975 et 1981 à travers les dessertes qu'elle facilite, a très tôt orientée l'urbanisation toubienne. L'observation de la carte d'occupation de l'espace urbain de la ville

[148] CLERVAL Anne. *La gentrification à Paris intra-muros : dynamiques spatiales, rapports sociaux et politiques publiques*, Paris : Université de Paris 1, 602 p. . (Th. Doctorat : Géographie, Université de Paris 1, 2008).

de Touba entre 1986 et 2011 (voir carte n°8) montre une croissance spatiale circonscrite autour de la rocade. Les quartiers intrarocades (Darou Khoudoss, Darou Miname 1, Touba Mosquée 1, Khaïra, Keur Niang, Gouye Mbind, Touba Guédé et Guédé Bousso) étaient déjà pleinement urbanisés à la fin des années 1980 avec très peu d'espaces interstitiels restants. D'ailleurs certains des quartiers avaient déjà franchi la rocade avec l'étalement périphérique : il s'agit notamment Darou Miname et Khaïra à l'ouest et au sud-ouest de la rocade, mais aussi de Gouye Mbind à l'est, Darou Khoudoss au nord dont l'extension est désormais bloquée par l'érection de Touba Mosquée 2 et Madiyana au nord et à l'ouest. La surface urbaine de Touba est alors passée de 1926 ha en 1975 à la veille de la construction de la rocade à 3600 ha en 1989 soit trois fois plus (PLD de Touba Mosquée, 2002)[149].

En revanche, si la rocade de Touba a un effet structurant réel sur l'espace urbain, en revanche, la route de dégagement de Ngabou, la VCN (Voie de Contournement Nord) de Thiès et la digue-route de Saint Louis n'ont pas eu les mêmes effets sur l'urbanisation périphérique. Leur vocation n'est pas d'organiser et de densifier le bâti urbain, mais de fluidifier la circulation. On peut parler d'«effet tunnel» tant l'impact de ces voies de circulation sur l'espace traversé est inexistant. On y note que villages, domaines clos et zones de culture.

Cependant, Pikine, Medina Fall et Darou Tanzil sont quartiers périphériques qui souffrent de déficit infrastructurels et de services de base avec un retard criant des TC motorisés sur l'urbanisation périphérique. Cette organisation urbaine est à la base de problèmes de mobilité avec des difficultés de desserte de ces espaces où prédominent encore calèches, charrettes et marche à pieds.

[149] COMMUNAUTE RURALE DE TOUBA MOSQUEE. *Plan Local de Développement, 2003-2007*, 2002, 101p.

Chapitre 4. Organisation urbaine et mobilités : Etude des cas des quartiers périphériques de Pikine, Médina Fall et Darou Tanzil

Le choix porté sur les quartiers de Pikine au sud de Saint Louis, Médina Fall à l'est de Thiès et Darou Tanzil à l'ouest de Touba pour analyser la question des mobilités dans les villes de Saint Louis, Thiès et Touba relève fondamentalement des paramètres géographiques (localisation et mode d'occupation du sol), du déficit infrastructurel et de l'offre de transport motorisé avec leurs corollaires négatifs sur les mobilités. Si Médina Fall et Pikine sont des archétypes de quartiers périphériques denses et d'occupation spontanée dans lesquels les liaisons internes sont insuffisantes, en revanche, Darou Tanzil est un quartier à faible densité et planifié, situé en lointaine périphérie urbaine, qui se heurte aussi à des problèmes d'infrastructures de transport internes et d'équipements structurants. Ces trois quartiers périphériques ont en commun d'être des extensions périphériques peu équipées qui se sont développés sans être au préalable accompagnés de voies routières internes pouvant organiser l'habitat et les activités. Les réseaux de transport sont en situation de retard sur l'urbanisation et n'ont en réalité joué qu'un rôle relativement limité dans l'extension urbaine.

Au sein de ces quartiers périphériques, les espaces relativement éloignés des axes routiers souffrent de carences infrastructurelles, d'inextricables problèmes d'accessibilité spatiale et d'une offre insuffisante de TC motorisés. La distance métrique par rapport aux centres directeurs et aux zones d'activités y est fortement ressentie avec des mobilités très délicates pour des ménages sans voiture personnelle, ni moyens pour recourir à un taxi individuel. L'intégration de ces quartiers et leurs activités économiques à l'ensemble de leurs agglomérations urbaines de plus en plus étendues est relativement faible. Ce qui rend plus ou moins difficile l'accès aux services et aux ressources économiques pour la grande masse pauvre.

En revanche, certaines parties des quartiers périphériques situés à proximité des axes routiers sont mieux intégrés à l'ensemble de l'agglomération. Cette réalité peut être comparée

au système BIP de François Ascher (1995)[150] avec lequel certaines périphéries deviennent plus accessibles pour divers acteurs et activités que les centres souvent congestionnés grâce à l'amélioration des connexions et des mobilités urbaines. Ce système favorise la dynamique des échanges, des flux et des mobilités avec des connexions entre les espaces périphériques et le centre qui abrite les services et les équipements supérieurs et des emplois. La qualité de desserte des TC est essentielle au fonctionnement global des villes.

I. Genèse et organisation des quartiers

Pikine et Medina sont deux anciens villages *« wolof »* et mouride dont les origines remonteraient entre le XIX^{è} et le début du XX^{è} siècle. Ils ont été fondés respectivement par Yérim Mbagnick, un soldat et interprète, et Cheikh Ibra Fall, le principal compagnon d'Ahmadou Bamba. Ils sont respectivement situés au sud de Saint Louis dans le Sor, et à l'est de Thiès entre la voie ferrée Dakar-Saint Louis. Alors que Darou Tanzil, quartier périphérique occidental de Touba, n'était pas un village à la base. Il a été créé ex-nihilo dans les années 1990 sous la houlette du khalife des mourides et affilié à un lignage de la famille M'Backé du nom d'Abdoul Aziz. L'agriculture était encore l'activité prédominante dans ces quartiers avec le recours aux cultures vivrières tels le mil et du jardinage, mais aussi aux activités commerciales.

Mais de fil en aiguille, la morphologie de ces quartiers a évolué avec l'urbanisation « rampante » et les modes de territorialisation urbaine. L'habitat prend de plus en plus de place. Les paillotes et les baraques constitués de matériaux précaires et hétéroclites (bois, lattes de ''bambou'', tige de mil ou chaume) cèdent la place à la brique. L'habitat durcit et laisse apparaitre des quartiers pleinement urbains. Dès lors, Pikine et Medina Fall sont devenus de grandes périphéries urbaines peuplées (respectivement 60 000 et 25 000 âmes) aux tissus urbains denses. La trame urbaine y est irrégulière avec des parcelles émiettées et protéiformes et des rues sinueuses, étroites et parfois sans issues. Ils doivent leur croissance spectaculaire en partie à l'urbanisation incontrôlée. Selon, Plançon (2008): des centaines de

[150] ASCHER, François. *Les enjeux de la mobilité et des transports urbains dans les villes d'Aujourd'hui et de demain*, Shanghai, 2010, 10p. (Conférence, Shanghai, ville-en-mouvement, 2010, 10p).

familles issues des quartiers centraux denses ou des campagnes s'y sont installées sans véritable politique d'aménagement et de viabilisation. Les pratiques foncières illégales que nous avons relevées aussi bien à Pikine qu'à Médina Fall ont entrainé l'émergence de formes d'urbanisation spécifiques notamment l'habitat « irrégulier » avec toutes les contraintes que cela pose en termes d'accessibilité spatiale et de mobilité. Ces zones sont particulièrement basses et planes avec la présence de marigots et de marécages notamment à Pikine. Les infrastructures routières, réduites au strict minimum, ne sont guère articulées avec les habitations du fait de l'absence de planification. Seuls quelques axes routiers secondaires structurent ces deux quartiers. Médina Fall est pénétré par un axe nord-sud qui scinde le quartier en deux parties, et deux routes transversales dont l'une mène vers l'est et l'autre vers l'ouest en direction de la nationale 2.

En revanche, à Darou Tanzil, le tissu urbain est moins resserré, et la population est plus faible (15 000 habitants représentant à peine 2% de la population toubienne totale) comparée à Pikine et à Medina Fall. L'urbanisation y est encore en « marche » du fait de sa récente création. L'étalement de l'espace y est une réalité, alors que la population progresse très peu.

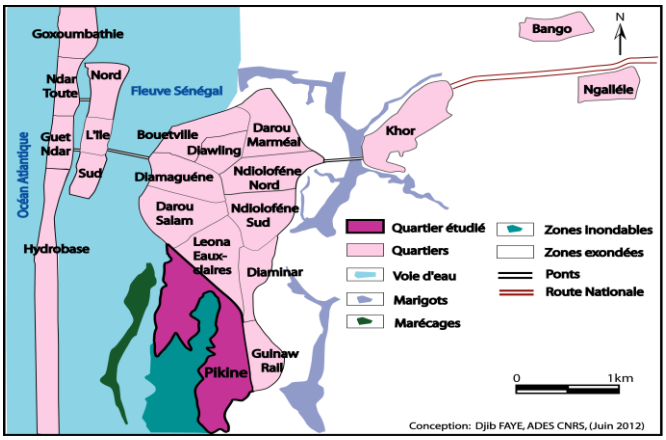
Les densités du quartier estimées à 86 habitants à l'hectare sont faibles comparées aux 300 âmes/ha en moyenne à Pikine et à Medina Fall. De nombreuses parcelles sont en rétention et de nombreuses maisons y demeurent inachevées.

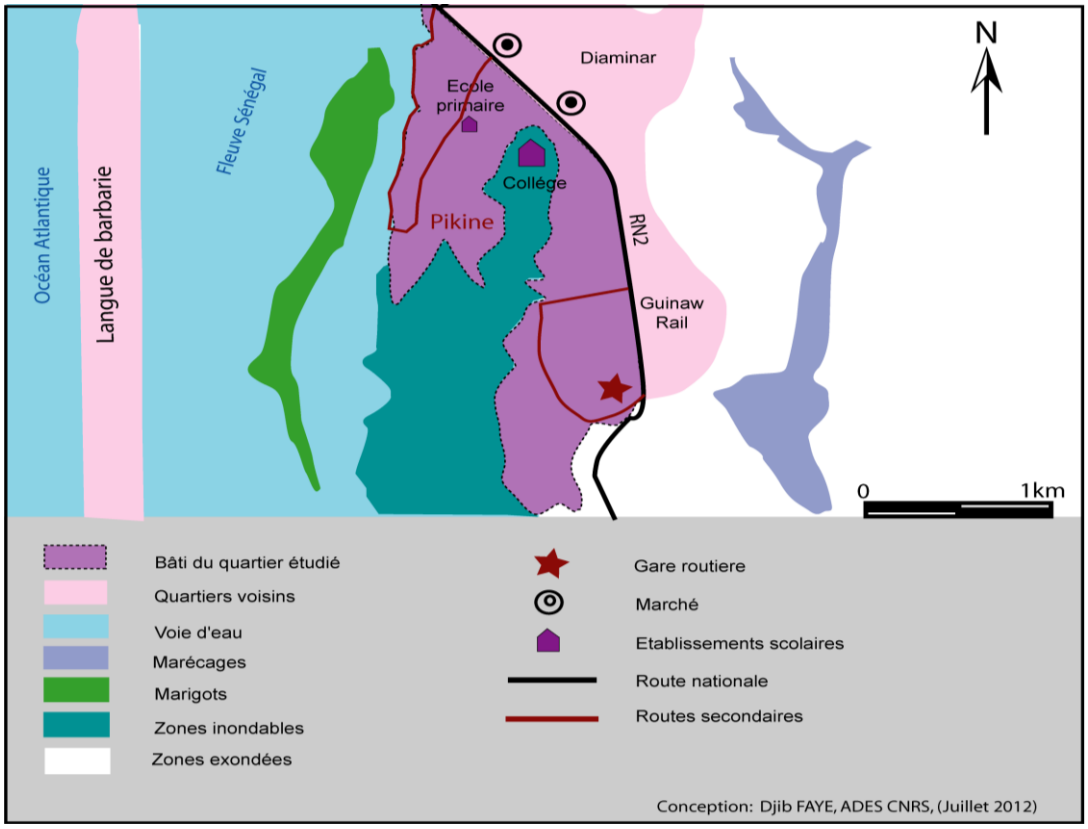
Du point de vue des activités économiques, des infrastructures et des équipements, Pikine, Medina Fall et Darou Tanzil sont des quartiers populaires sous-équipés en équipements économiques et sociaux de base. Il n'y existe ni lycée, ni usines. Les infrastructures routières internes y sont réduites au strict minimum. On compte qu'un seul poste de santé par quartier, alors que selon les normes de l'OMS il faudrait 1 dispensaire pour 10 000 habitants soit six postes de santé à Pikine, trois à Medina Fall et deux à Darou Tanzil. Ce qui n'est pas le cas pour le moment. Les équipements éducatifs se trouvent dans une situation de carence et de faiblesse inouïe : seuls deux écoles primaires et un collège d'enseignement moyen se chargent de l'éducation des jeunes élèves à Pikine et à Médina Fall, alors quelques rares « *Daaras* » ou écoles coraniques prennent en charge les enfants à Darou Tanzil. Du point de vue des équipements commerciaux, Pikine abrite deux marchés de quartier (Anta Gueye et Pikine) contre un seul (marché *Nguélaw*) à Medina Fall et à Darou Tanzil (marché *Bu Bess*).

Force est de reconnaitre que le déséquilibre est très net dans l'occupation du sol entre la part occupée par l'habitat à Pikine et à Medina Fall (70 à 80% de la surface totale) et celle des infrastructures économiques et sociales, de la voirie et des activités (7 et 10%). Le reste de l'espace est constitué de vergers ou de zones inondables. En revanche, Darou Tanzil est presque totalement occupé par l'habitat et les emprises de futures voiries. Ce quartier, à l'instar de tous les lotissements récents à Touba, a été loti et redistribué aux ayants droits sans pour autant que l'on réfléchisse sur les questions d'accès aux services sociaux de base et aux équipements collectifs. Ce rapport inégal découle de l'urbanisation rapide et des politiques foncières qui ont privilégié l'habitat.

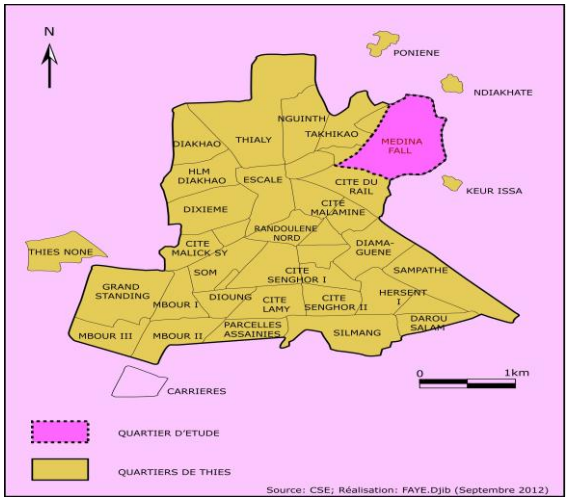
À propos de la question de l'emploi, l'omniprésence de la pauvreté urbaine, notamment dans les quartiers populaires, a pour causes et conséquences principales le recours aux emplois « informels ». Les activités de commerce, de transport et l'artisanat continuent de gagner du terrain dans ces quartiers populaires où les emplois salariés estimés à 15% des emplois formels totaux des villes à Pikine, 1,3% de à Médina Fall et moins de 1% à Darou Tanzil sont très peu nombreux. Ils sont constitués essentiellement de fonctionnaires de l'éducation nationale notamment les enseignants, mais aussi d'agents d'administrations publiques et du secteur privé.

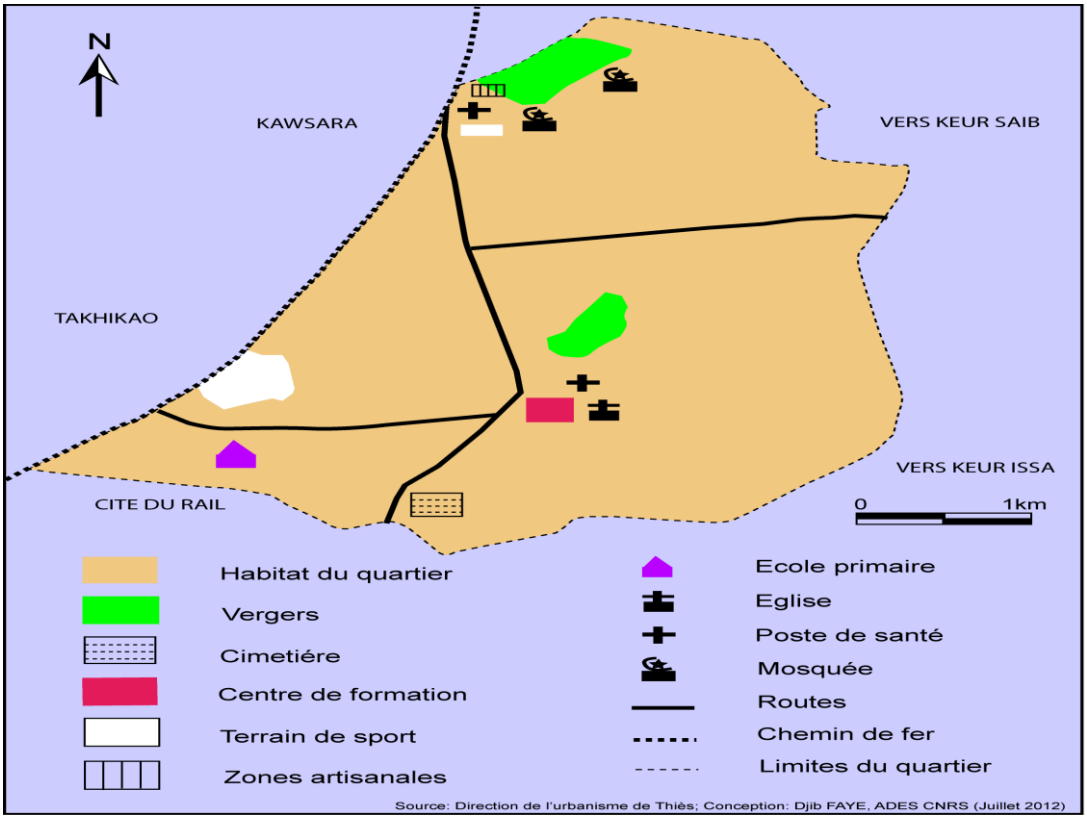
CARTE 24 : LOCALISATION ET OCCUPATION DES SOLS À PIKINE



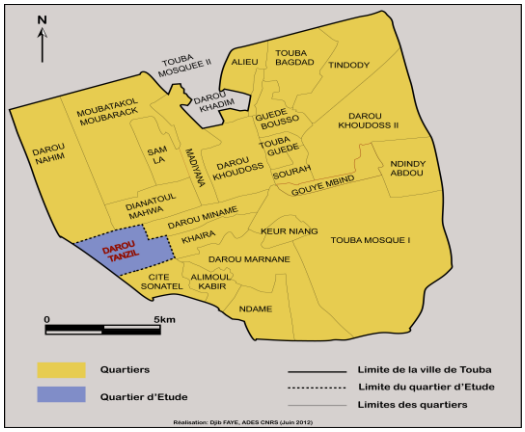


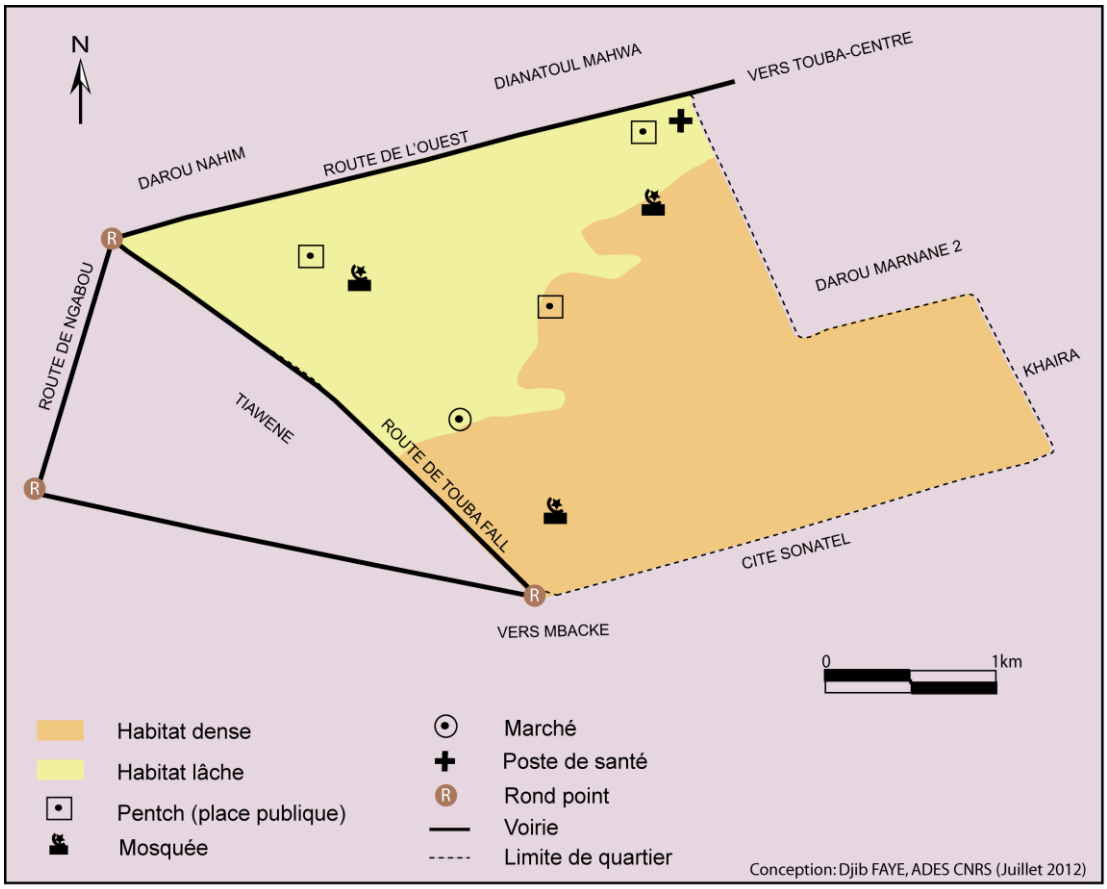
CARTE 25: L'OCCUPATION DES SOLS À MÉDINA FALL





CARTE 26 : L'OCCUPATION DU SOL À DAROU TANZIL





Force est de constater que cette urbanisation périphérique pose des problèmes dans l'organisation de ces quartiers avec l'absence de structuration réfléchie de l'habitat, des axes de transport et des équipements urbains. Leur sous-équipement n'y permet pas le développement de centralités et les cantonne au rôle de grandes périphéries urbaines. Cette organisation urbaine implique des mobilités entre ces quartiers et les lieux d'activités dispersés dans les agglomérations urbaines notamment vers les centres principaux, mais aussi des mobilités de proximités motivées par des facteurs divers et variés.

II. Les mobilités urbaines: déterminants, axes de déplacement et motifs

II.1 Les déterminants

Pour saisir les tenants et les aboutissants des questions de mobilité dans les villes sénégalaises, il est d'une impérieuse nécessité de réfléchir sur les déterminants géographiques, socioéconomiques, culturels et sociologiques qui président aux déplacements des différentes catégories sociales. Le cadre géographique, l'organisation des structures urbaines avec des lieux de vie de plus en plus éloignés des noyaux centraux, les localisations des pôles d'activités, des lieux d'emploi et des objets géographiques de plus en plus dispersés, influent sur les comportements de mobilité. Les déplacements sont de plus en plus longs dans l'espace et dans le temps pour les individus et les différents groupes sociaux avec un fort drainage des flux entre périphéries urbaines déshéritées et centres villes. Ces déplacements sont essentiellement motivés par le travail, l'accès aux soins de santé ou à l'école, le commerce, les visites sociales ou religieuses, des achats quotidiens, la recherche d'un emploi ou d'un service. Le constat est clair : malgré la diversification des déplacements repartis en réseau régulier sur la totalité des espaces urbains, le trafic le plus dense issu des quartiers périphériques est concentré sur les axes qui mènent vers le centre-ville par le biais de TC motorisés pour l'accès aux emplois et aux ressources économiques.

Au-delà des facteurs géographiques, le pouvoir économique est fondamental dans l'analyse des mobilités urbaines qui constituent un enjeu vital pour l'accès aux ressources de la vie sociale dans un contexte où les revenus des ménages demeurent encore très faibles dans les villes sénégalaises avec de fortes disparités sociales et territoriales. Les faibles ressources

économiques des usagers pauvres limitent leur mobilité motorisée avec des effets très marqués sur les comportements et les pratiques de mobilité. En d'autres termes, « *les positions sociales des personnes dépendent, pour partie, de leurs capacités à se déplacer* » (Le Breton, 2006). En analysant les données sur les revenus de l'Enquête de suivi de la pauvreté au Sénégal (ESP, 2007), on se rend compte que 48% des habitants de Touba gagnent moins de 50 000 francs CFA par mois, beaucoup moins que le SMIG sénégalais, 34,4% ont des revenus compris entre 50 000 et 100 000 francs CFA et seulement 6,5% perçoivent plus de 200 000 francs CFA mensuellement. On retrouve massivement à Darou Tanzil, quartier habité principalement par des néo-urbains pauvres issus des campagnes, la première catégorie sociale dont les revenus sont inférieurs à 50 000 francs CFA par mois. Dans le même sens, près de trois quart des habitants de Medina Fall constitués d'une écrasante majorité (71,5%) de sans-emplois et d'élèves et étudiants (PDU de Thiès, 2004) n'ont pratiquement pas de revenus. En revanche, les revenus varient à Pikine selon qu'on habite à proximité de la route de Dakar (90 500 francs CFA) et du bras du fleuve (86 000 francs CFA) ou dans les zones marécageuses et inondables (59 000 francs CFA) qui ont accueillis dans le passé dans leur écrasante majorité des ruraux pauvres.

Somme toute, il faut noter une forte présence de la pauvreté dans ces trois quartiers qui affecte la majorité des groupes sociaux vulnérables, et explique en grande partie le choix porté sur le type de transport utilisé pour leurs déplacements. L'accès aux TC motorisé y est souvent problématique. Le tarif des TC motorisés paraît exorbitant, soit en moyenne 75 francs CFA pour un car urbain et 150 francs CFA par personne pour le « clando », pour les usagers pauvres qui doivent payer parfois plusieurs fois avec le sectionnement des trajets, alors qu'en réalité celui-ci est relativement bas pour les classes moyennes de ces villes. Le poids des dépenses de transport dans le budget des ménages estimés en moyenne à 10% des revenus totaux des ménages. Face à toutes ces difficultés économiques, certains usagers pauvres réussissent à se déplacer en ayant recours aux solidarités sociales spontanées avec le *Yobalé*[151] ou le *Passallélе*[152]. Ils peuvent faire aussi preuve de pragmatisme en cotisant ensemble pour

[151] Le « Yobalé » est le fait transporter gratuitement une personne que l'on connaît, c'est un sorte de co-voiturage sauf que les TC le pratiquent aussi.

[152] Le « *Passallél*e » consiste à payer pour autrui ou se faire payer le ticket du transport par une connaissance rencontré dans le véhicule de transport.

payer les services d'un taxi individuel, transformé à l'occasion en taxi collectif à l'instar des « *clandos* ». Mais, cette tactique de débrouille n'est pas toujours possible du fait de la difficulté de réunir les clients simultanément.

De toute façon, il nous parait nécessaire de s'interroger sur les motivations des déplacements urbains (pourquoi), les lieux (où) et les types de transports utilisés (comment).

II.2 Les mobilités : lieux de déplacement et motivations

II.2.1 Les mobilités pour le travail

Les déplacements quotidiens ne cessent de croitre avec l'étalement urbain. Tous ceux qui n'ont pas d'emplois dans leurs quartiers vont le chercher là où il existe notamment dans le centre-ville. Les déplacements s'organisent donc à partir des quartiers sous forme de mouvements pendulaires quotidiens. Le volume des déplacements quotidiens vers le centre-ville est symptomatique de la localisation inégalitaire des activités, des équipements structurants et des administrations dans l'espace urbain.

De toute évidence, que l'on soit à Pikine, à Médina Fall ou à Darou Tanzil, le travail est le premier motif de déplacement des personnes et concernent 54% des déplacements des Tanzilois, 46% pour les Médinois et 40% pour les Pikinois. Ces déplacements à des fins professionnelles menant essentiellement vers les centres nécessitent souvent l'usage de TC motorisés (cars, taxis *clandos* et minibus) mieux adaptés à la portée spatiale grandissante des mobilités dans un contexte d'allongement des distances.

Tableau 3: Les motifs de déplacement

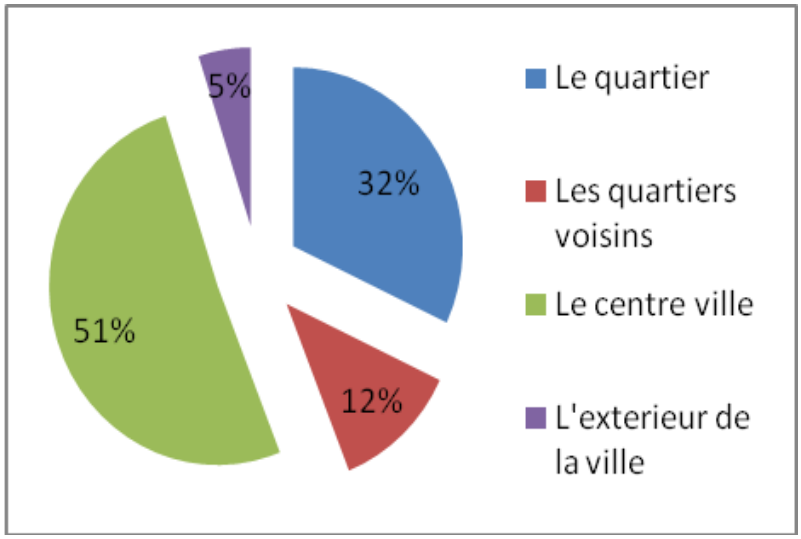
Motifs de mobilité/Quartiers	Darou Tanzil		Médina Fall		Pikine	
Travail	81	54%	69	46%	60	40%
Visite sociale et/religieuse	24	16%	24	16%	45	30%
Marché	30	20%	27	18%	24	16%
Ecole	09	06%	21	14%	15	10%
Soins de santé	06	04%	09	06%	06	04%
Total	150	100%	150	100%	150	100%

Source : Enquêtes FAYE, Djib (Mars, 2009)

Il est à noter que 15% des actifs du secteur moderne de la ville de Saint Louis dont 10% d'emplois privés et 5% de fonctionnaires (N'Doye, 2000)[153] résident à Pikine. Ces salariés effectuent des déplacements pendulaires quotidiens pour des motifs professionnels vers les noyaux centraux de la ville de Saint Louis. L'île et Sor-ouest abritent des administrations (Trésorerie, gouvernorat, hôtel de ville, palais de justice, Direction de la statistique régionale, le siège du cadastre), des lieux de service (assurances et banques, auberges, etc.), et de commerce très dynamique. Le graphique ci-dessous montre que 51% des déplacements des Pikinois convergent vers ces pôles de centralité (l'île et Sor-ouest) alors que 32% sont des mobilités de proximité c'est-à-dire qu'elles s'effectuent à l'intérieur du quartier et dans les quartiers voisins

[153] N'DOYE, Mamadou Moustapha. *Genre et habitat, les incidences de l'occupation anarchique de l'espace sur la vie socioéconomique des ménages : problématique de la féminisation de la pauvreté à Pikine à Saint Louis*, université Gaston Berger, 2000, 144p. (Mémoire de maîtrise : Sociologie, 2000).

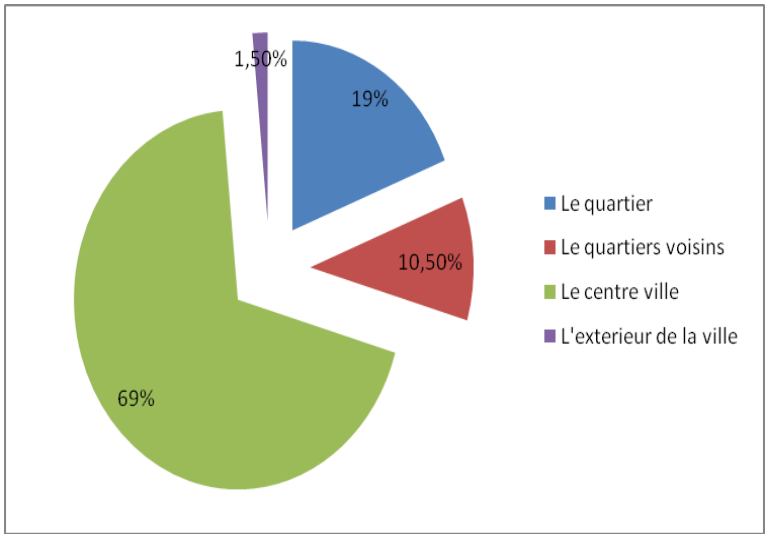
GRAPHIQUE 4 : LES LIEUX PRIVILÉGIÉS DES DÉPLACEMENTS DES ACTIFS PIKINOIS



Source : Enquêtes : FAYE, Djib (Mars, 2009)

Par ailleurs, avec la rareté des emplois formels, l'activité informelle dominée par le commerce attire près de 64% des actifs totaux de Pikine. Ce commerce est aux mains des femmes du marché central *Tendjiguéne* à Sor et celui de *Ndar Toute* dans la Langue de Barbarie qui concentrent de nombreuses activités. Dans le même sens, 69% des usagers interrogés à Médina Fall affirment que leurs déplacements convergent essentiellement vers le quartier de la vieille escale notamment vers le marché central et la gare ferroviaire, pour des motifs professionnels, d'achats et d'accès aux services contre 29,5% pour les déplacements de proximité. Mais ceci n'occulte en rien le fait que d'autres flux se développent vers d'autres lieux d'activités et points nodaux des périphéries urbaines tels la gare routière à l'ouest, l'hôpital au sud, les usines, l'école polytechnique et l'université au nord-ouest, pour le travail.

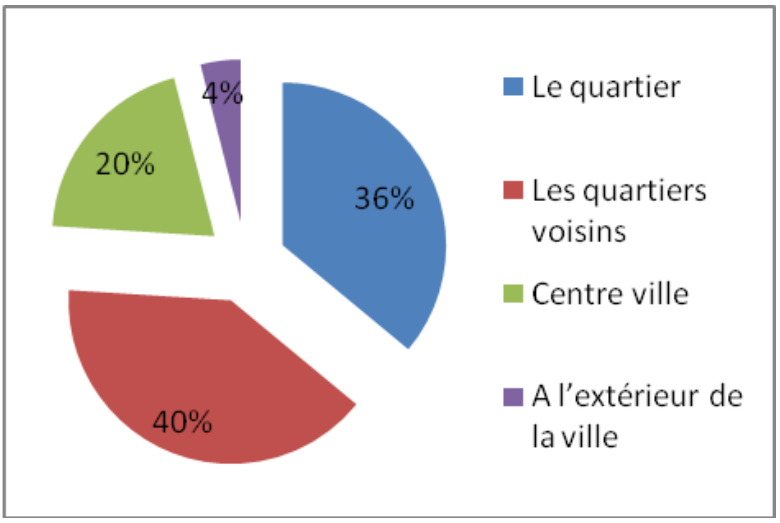
GRAPHIQUE 5 : LES LIEUX PRIVILÉGIÉS DE DÉPLACEMENT DES ACTIFS DE MÉDINA FALL



FAYE. D (2009)

Depuis le quartier Darou Tanzil, 40% des mobilités liées au travail mènent vers Touba Mosquée qui abrite le grand marché *Ocass* qui exerce une forte attraction sur le reste de la cité religieuse et de ses environs immédiats. Comme cela a déjà été évoqué, *Ocass* est un marché à dimension nationale qui exerce son attraction sur les quartiers périurbains, mais aussi sur les zones rurales et urbaines situées hors de Touba.

GRAPHIQUE 6 : LES PRINCIPAUX LIEUX DE DÉPLACEMENTS DES ACTIFS TANZILOIS



FAYE. D (2009)

Il faut signaler que près de 55% des actifs toubiens exercent dans le commerce et les activités d'échange qui dominent dans la ville religieuse, notamment les femmes qui mènent un commerce à domicile dans leur quartier ou dans les marchés.

II.2.2 Les déplacements pour les études : élèves et étudiants

Les études constituent aussi l'un des motifs de déplacement dans les villes sénégalaises après le travail. Elles concernent une population essentiellement jeune qui se déplace vers des établissements universitaires et scolaires de plus en plus dispersés dans les villes. La part des déplacements pour les études dans les mobilités urbaines totales se situe entre 4 et 6% des motifs de déplacement dans les quartiers de Darou Tanzil, Pikine et Médina Fall.

À Saint Louis, l'université Gaston Berger est érigée à 8km à l'est de la ville, à proximité du village de Sanar en pleine brousse, aux fins de structuration volontaire de l'espace alors tous les étudiants vivent sur le campus, aucun équipement ou service majeur n'y est installé hormis les restaurants universitaires. Par conséquent, les déplacements d'étudiants se font vers le centre-ville et les pôles économiques pour avoir accès aux commerces, aux administrations et aux loisirs. Les étudiants viennent se procurer des articles de toutes sortes au marché de Sor. S'il est difficile d'estimer les flux quotidiens d'étudiants[154] entre Sanar et Sor, il est à noter que de nombreux taxis de type clandestin relient régulièrement les deux zones offrant aux étudiants notamment Pikinois des facilités de déplacement.

En revanche, les mobilités des scolaires à Pikine se font essentiellement à pieds du fait de la proximité du collège et de l'école primaire et du niveau social modeste de la majorité des familles. D'autres élèves, notamment les lycéens, résidant à Pikine doivent se résoudre à parcourir des distances plus longues à pieds ou par *car rapide* pour les moins pauvres, pour aller au lycée dont le plus proche est celui de Sor situé dans le quartier de Ndioloféne ou dans l'île de Saint Louis. C'est aussi le cas de Médina Fall à Thiès où une majorité des scolaires pauvres doivent se résoudre à parcourir à pieds de longues distances pour se rendre à l'école à l'absence d'équipement scolaire de second degré dans leur quartier, pourtant peuplé de 25 000

[154] Les effectifs des étudiants de l'université de Gaston Berger sont estimés à 4 000 individus.

habitants. Ainsi, les distances s'allongent entre le quartier populaire de Médina Fall et les collèges et lycées.

En revanche, à Touba, les mobilités des scolaires sont très faibles du fait de l'absence d'écoles dites « françaises » interdites dans la cité religieuse par les autorités maraboutiques. Quelques élèves toubiens inscrits dans les établissements scolaires de M'Backé, ville voisine située à 7km de Touba, effectuent des déplacements quotidiens à bord de minibus ou de camionnettes Pick-up appelées « M'Backé-Touba » pour se rendre dans les ''écoles françaises'' auxquelles ils ne peuvent accéder à Touba. Ce sont des enfants issus de familles aisées ou moyennes toubiennes (commerçants et émigrés mourides) qui peuvent payer les frais de scolarité et les prix du transport[155].

Cependant, il existe des mobilités de jeunes *talibés des Daaras* (écoles coraniques) qui se rendent essentiellement à pieds dans les établissements d'enseignement arabe de leur quartier ou ceux des quartiers voisins pour aller étudier. Il est rare de voir des talibés se rendre dans leurs écoles coraniques à bord de TC motorisés, la pauvreté en est la première explication.

Au-delà des mobilités des scolaires et des étudiants, les populations de Médina Fall, Pikine et Darou Tanzil se déplacent aussi pour des motifs sociaux ou religieux qui contribuent à renforcer leur vie sociale qui est déjà très remplie.

II.2.3 Les mobilités pour des raisons sociales et religieuses

Dans la société sénégalaise, rendre visite à un parent ou assister aux cérémonies familiales est une impérieuse obligation sociale si l'individu veut garder sa place dans la communauté. Les visites familiales de courtoisie, les baptêmes, les mariages et les enterrements s'institutionnalisent et constituent des moments privilégiés pour renforcer les liens sociaux. Les cotisations et tontines organisées par les femmes leurs permettent de raffermir les liens de sociabilités. Mieux, les déplacements de sociabilité peuvent se révéler

[155] Il faut retenir que le prix de déplacement est de 250francs CFA par jour et par personne entre Touba et M'Backé, soit une dépense mensuelle moyenne du transport avoisine 10 000fcfa pour les jours ouvrables du mois dans un contexte où les revenus des ménages pauvres sont très faibles et essentiellement consacrés à la nourriture.

parfois porteurs sur le plan économique et social avec l'élargissement du réseau social de l'individu et des rapports de solidarité, d'entraide et de soutien mutuel qu'il noue avec la communauté, le voisinage ou les parents. Ces aides peuvent sortir temporairement un voisin ou un parent des difficultés de la vie quotidienne. À l'instar des familles dakaroises, il est clair que « *les visites sociales constituent une opportunité pour les plus démunis d'élargir leur capital social et les potentialités qu'il recèle* » (Rothé, 2010)[156]. Les personnes en difficulté tissent aussi des réseaux d'amitié avec le voisinage qui devient par la force des choses une « *deuxième famille* » vers laquelle on se tourne pour des services et des solidarités occasionnelles et « spontanées » surtout lors des épreuves de la vie (décès, maladie, absence de dépense quotidienne). Ils peuvent aussi recourir aux expédients et à l'entraide dans les groupes de parenté et les divers réseaux d'appartenance sociale (M'Bow, 1992).

De manière plus spécifique, les déplacements de sociabilité représentent 8,4% des motifs de déplacement à Médina Fall à Thiès et 18,5% à Darou Tanzil à Touba et 30% à Pikine à Saint Louis selon nos enquêtes de Mars 2009. Ils varient d'un quartier à un autre, d'une ville à une autre en fonction du niveau de vie, des liens tissés entre les individus et les différents groupes sociaux, de leur appartenance à un groupe ou au même terroir village d'origine, à la même communauté, à la même ethnie ou à la même confrérie.

Dans les quartiers de Darou Tanzil, Pikine et Médina Fall, les relations que les populations tissent entre elles, relèvent fondamentalement de leur appartenance territoriale, ethnique ou confrérique. L'essentiel des habitants de Darou Tanzil viennent, par exemple, du *Baol*, parfois du même village *wolof*. De nombreux Pikinois viennent de la vallée du fleuve ou du *Gandiolais*, alors que la population de Medina Fall est plus diversifiée du fait de l'arrivée de nombreux ouvriers à l'âge d'or du chemin de fer, même s'il y'a une forte communauté de *Baye Fall*[157] qui y est installée depuis la naissance de ce quartier

Viennent ensuite les déplacements pour motifs religieux qui occupent une place primordiale dans toutes les villes sénégalaises notamment pendant la prière du vendredi, marquée par des flux de fidèles vers les mosquées. Ce sont aussi des déplacements de proximité qui se font essentiellement à pieds dans le quartier sauf à Touba où l'afflux de

[156] ROTHE, Thomas. *Dakar, chemins de traverse*, Téraèdre, 2010, 160p.
[157] C'est un groupe mouride très spécifique de par leur accoutrement, leurs comportements et leurs principes religieux. Ils sont inféodés au compagnon fidèle d'Ahmadou Bamba, Ibra Fall.

disciples mourides se fait la grande mosquée de la ville. Les flux de TC s'intensifient lors de la prière du vendredi suivant les grandes artères toubiennes menant vers le centre. On constate une forte animation autour de la grande mosquée et du cimetière.

Les veillées nocturnes organisées par les associations religieuses de type « *Dahiras* » constituent aussi des moments privilégiés pendant lesquels les populations se déplacent dans leurs quartiers ou à proximité et se réunissent pour partager des moments de sociabilité, de partage et d'échanges mutuels. Ces soirées sont rythmées par des lectures de poèmes et des louanges de leurs illustres guides religieux aussi bien dans les quartiers toubiens qu'à ceux de Thiès et Saint Louis.

II.3 Les mobilités de proximité et vie de quartier

Les déplacements de proximité découlent des problèmes d'accessibilité géographique, d'une urbanisation inadaptée et des réalités socioéconomiques difficiles de l'essentiel des ménages résidant dans ces quartiers. L'usager se déplace aussi sur des distances réduites pour s'adapter à la rareté de l'offre de TC motorisés et de voies d'accès bitumées. « *L'éloignement sensible du quartier au centre réduit fortement les chances d'être desservi par une voie goudronnée et par les réseaux de transport* » (BANQUE MONDIALE, 2004)[158]. À cela s'ajoute, les contraintes économiques empêchent des mobilités motorisées sur des longues distances, notamment vers les pôles économiques du centre.

Dans les quartiers Médina Fall, Pikine et Darou Tanzil, le tiers des déplacements réels mesurables se produisent dans les zones proches du foyer dans le quartier lui-même ou dans les quartiers limitrophes, et permet d'accéder à un certain nombre de services et à développer une vie sociale intense au sein du quartier. En effet, 78,6% des Pikinois, 52% des Médinois et 64% des Tanzilois effectuent des déplacements quotidiens sur un rayon inferieur à 2km soit moins de 30 minutes et se limitent à leur quartier et au voisinage immédiat par le biais de la marche à pied qui en est le mode de transport dominant. Ces déplacements sont axés sur la vie domestique, notamment les achats quotidiens au marché ou la boutique du quartier, pour les déplacements pour motifs religieux (la mosquée et les cérémonies religieuses), professionnels

[158]BANQUE MONDIALE. Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry, Programme de politiques de transport en Afrique Subsaharienne, Région Afrique, Sitrass, Septembre 2004, 146p.

pour les activités internes, mais aussi pour les déplacements de sociabilité qui constituent une impérieuse nécessité sociale et économique.

Tableau 4: Durée moyenne de déplacement

Durée/Quartiers	Darou Tanzil		Médina Fall		Pikine	
0-15 mn	96	64%	78	52%	118	78,6%
15-30 mn	27	18%	35	23,3%	07	04,7%
30-45 mn	18	12%	30	20%	07	04,7%
Plus de 45 mn	09	06%	07	04,7%	18	12%
Ensemble	150	100%	150	100%	150	100%

Source : Enquêtes FAYE. Djib (Mars 2009)

Le cas des ménagères des villes secondaires sénégalaises illustre bien les stratégies de débrouille qu'elles emploient pour leurs déplacements de proximité dans l'objectif d'accomplir des tâches domestiques, participer aux tontines, aux cérémonies familiales et aux visites sociales. Les déplacements domestiques se matérialisent aussi par des achats au marché de quartier vers lequel les ménagères convergent tous les matins souvent à pieds et en groupe avec leurs calebasses ou leurs paniers sur la tête, pour s'approvisionner en denrées alimentaires (tomates, aubergines ou le poisson séché) nécessaires à la préparation des repas quotidiens. Il faut rappeler que les ménagères sénégalaises, même si elles s'émancipent de plus en plus de cette réalité à travers leurs propres activités professionnelles, sont toujours prises dans leur écrasante majorité dans l'engrenage des obligations et des travaux domestiques quotidiens. Leurs mobilités sont circonscrites autour du domicile et du voisinage immédiat et sur un temps très limité à cause des contraintes ménagères avec un usage très répandu de la marche à pieds. Ce type de mobilité n'exige pas souvent l'usage de TC motorisé d'autant leur portée spatiale est limitée.

Parallèlement aux ménagères exclusives, d'autres femmes plus actives travaillent dans leurs quartiers ou à domicile à bas de porte dans le commerce notamment dans la distribution à petite échelle des denrées alimentaires. Le choix d'un commerce modeste à proximité du

domicile dans le domaine de l'alimentaire, des cosmétiques, des tissus, des pagnes et de l'encens, résulte de la volonté d'atténuer la cherté de la vie dans ce contexte d'inflation où les salaires traînent loin derrière les prix des denrées de première nécessité (riz, huile, sucre et lait) et de pouvoir allier leurs activités avec les devoirs familiaux et les nécessités sociales. Ces « petites » commerçantes de rue cherchent à réaliser des économies sur les coûts de transport qui peuvent empiéter sur le bénéfice du commerce en faisant usage de la marche à pieds pour se rendre au marché tôt le matin pendant qu'il fait encore frais lorsque les distances sont raisonnables (moins de 4km en moyenne).

Pour les personnes âgées notamment les hommes inactifs, la religion est le premier motif de déplacement. La petite mosquée de quartier est leur principal point de centralité essentiel à la vie de quartier à travers les prières quotidiennes. C'est un lieu de culte, de sociabilités, d'amabilités, de rencontres et d'échange sur les réalités économiques, sociales et politiques de leurs localités, et de manière plus globale du pays. Ils y passent de longues et interminables journées, y installent une «place de rencontre » avec l'aide de quelques bancs ou de nattes et d'un petit abri pour se protéger du soleil. Si la religion est très présente dans les différents quartiers des trois villes, Touba est une singularité sénégalaise où l'islam mouride occupe une place fondamentale et structurante de l'espace comme en témoigne la forte présence des lieux de culte notamment la grande mosquée et les nombreuses petites mosquées de quartiers.

Au moment où les mobilités motorisées apparaissent comme des nécessités vitales pour accéder aux pôles d'emploi et aux ressources économiques dans un contexte de polycentrisme, les usagers se replient de plus en plus sur leurs quartiers avec la marche comme moyen de déplacement dominant.

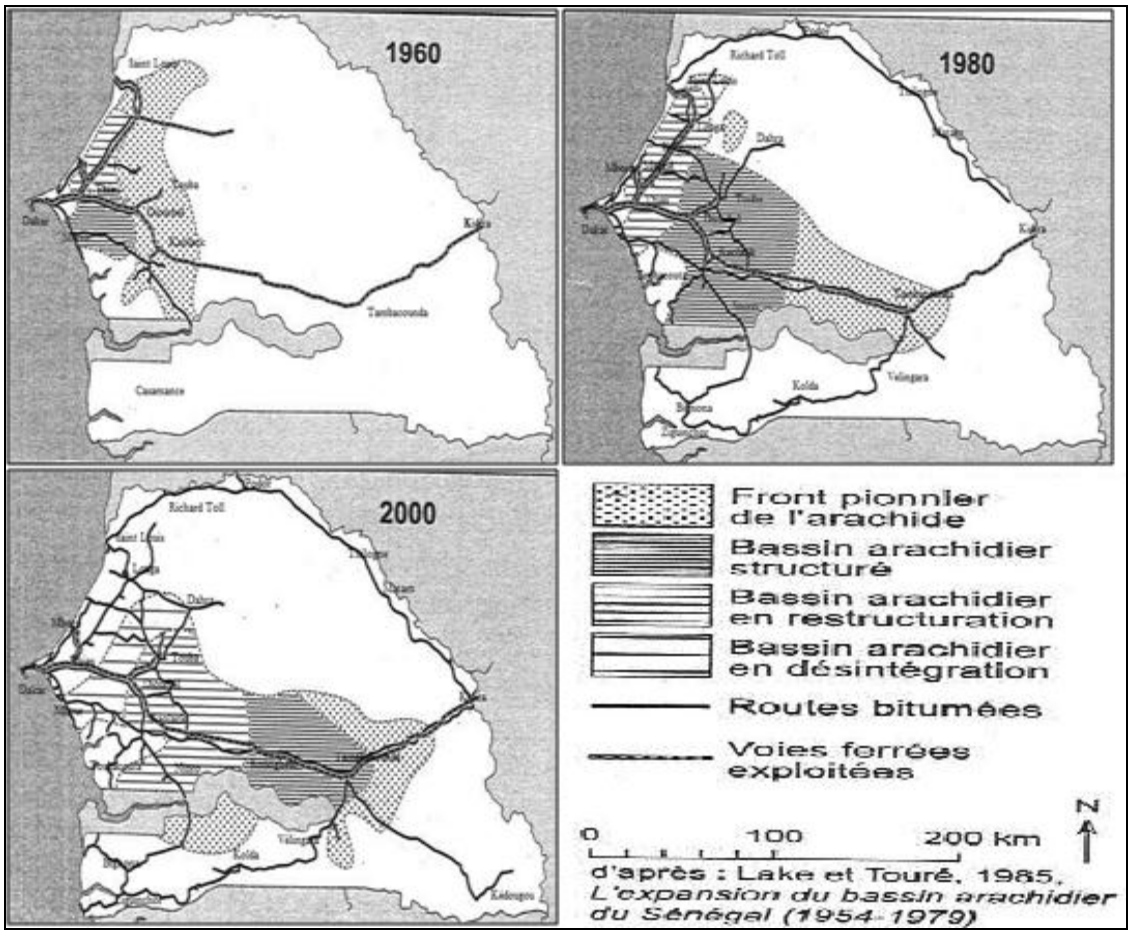
Cela dit, à une échelle plus large, les mobilités se développent aussi pour relier les différentes villes du pays d'abord par le chemin de fer et puis par la route, au moment où les liaisons par bateau sont très rares et ne concernent que la « ligne » Dakar-Ziguinchor.

Chapitre 5: Transports et mobilités interurbaines

Au Sénégal, le transport routier était très peu développé jusqu'aux années 1950. Le chemin de fer a pendant longtemps servi de fer de lance à l'économie sénégalaise avec l'acheminement des produits agricoles (arachides, coton) et miniers (phosphates) vers le port de Dakar. Le passage du chemin de fer fut un élément décisif à la transformation des bourgades traversées telles que Khombole, Dangalma, Gossas, Guinguinéo, Tambacounda sur la ligne Dakar-Bamako, mais aussi Thiès, Tivaouane, Kébémer, Gad, Rao et Mpal sur la ligne Dakar-Saint Louis. Thiès, Saint-Louis et Touba sont des points de passage ou d'aboutissement de voies ferroviaires. Les flux de personnes et de marchandises étaient jusque-là globalement organisés à partir des gares ferroviaires avant que ne surviennent la crise du chemin de fer accentuée par la concurrence de la route et les profondes difficultés de l'économie arachidière. Aujourd'hui, le chemin de fer est à l'agonie avec comme conséquences l'arrêt de la ligne Dakar-Saint Louis et la faible fréquence de passage du Dakar-Bamako qui peine à être compétitif avec seulement une à deux trains par semaine. Il faut retenir que les infrastructures ferroviaires, qui sont très vétustes, datent pour l'essentiel de la période coloniale (1885 et 1924), et n'ont pas bénéficié d'investissements massifs de l'Etat du Sénégal.

Progressivement et parallèlement, le réseau routier sénégalais a commencé à prendre forme à partir des années 1940 pour aboutir à la configuration actuelle du réseau comme l'illustre la cartographie ci-dessous. Les trois principales routes nationales ont été construites pendant la période coloniale pour les besoins d'exportation de matières premières. La RN1 entre Dakar et Kaolack est achevée en 1954, puis la RN2 entre Diamniadio et Saint Louis en plusieurs étapes avant qu'elle n'atteigne la capitale du nord en 1961, et la RN3 entre Thiès et Diourbel. Le constat est clair : dès les années 1970 comme le montre Assane Seck, la route écrase de loin le reste du réseau de transport. Le réseau routier sénégalais a favorisé pendant longtemps les principales villes du bassin arachidier notamment à l'ouest le long d'une ligne Dagana-Kaolack. Selon les données issues du site *Africapolis,* 38 des 60 agglomérations de plus de 10 000 habitants que compte le Sénégal, sont localisées à moins de 5km des routes principales La densité du réseau de transport se réduit au fur et à mesure que l'on s'éloigne des grandes agglomérations notamment la conurbation Dakar-Thiès. Plus on tend vers Dakar, plus le réseau de transport revêtu est dense.

CARTE 27: L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU ROUTIER SÉNÉGALAIS ET DU BASSIN ARACHIDIER



Lake et Touré (1985) et Lombard (2005)

En somme, les trafics les plus denses sont concentrés sur ces axes de transport qui monopolisent les débits les plus élevés. Cet héritage colonial s'est renforcé puisque qu'aujourd'hui la route nationale 3 attire 61,5% de flux contre 23,5% pour le trafic régional. Les trafics sur les routes nationales menant vers les grandes villes de Dakar, Thiès, Kaolack, Touba et Saint Louis atteignent parfois jusqu'à 80%. Les flux interurbains les plus denses convergent vers la capitale, Dakar qui enregistraient déjà au début des années 2000 jusqu'à 3000 départs et arrivées par jour (Popesco, 2001)[159]. Les mobilités interurbaines passant par la route représentent 95% des déplacements intérieurs selon la Banque Mondiale (2004). Les

[159] POPESCO. Programme prioritaire d'aménagement d'infrastructures de transport urbain, agglomération Dakaroise, Cetud, Sénégal, 2001, 130p.

bus, les taxis « 7places », les cars et les minicars assurent cette desserte routière interurbaine. Fort de ce constat, il est difficile de nier l'importance de Dakar comme tête de pont dans l'organisation des flux de transports routiers interurbains au Sénégal. Dakar a hérité à la fois de son passé colonial et des pouvoirs postcoloniaux la concentration d'investissements massifs, d'équipements, de fonctions, d'emplois et de services. Pour quantifier ou avoir une idée de l'ampleur de ces flux interurbains entre Dakar et le reste du pays, il suffit juste de se positionner dans la banlieue dakaroise, à *Bountou Pikine*[160] ou à la gare routière de « Pompiers » de Dakar pour constater les entrées et les sorties de véhicules. Dakar émet et reçoit un trafic routier très dense pouvant concerner jusqu'à plus de 100 000 véhicules quotidiennement venant de tout le pays et principalement des grandes agglomérations urbaines de Thiès, Mbour, Kaolack, Touba, Saint Louis, Ziguinchor, Diourbel, Bambey, Richard Toll et Louga qui sont des zones fortement urbanisées. On peut considérer que le pôle dakarois profite de la densité des flux via les gares routières qui sont de véritables portes d'entrée dans les réseaux urbains. Selon des données fournies par l'agence des routes à propos de l'enquête origine-destination menée en 1996 et revisitée récemment en 2010, il est à noter que la conurbation Dakar-Thiès émet 51% et reçoit 59% des flux interurbains du pays.

Tableau 5: Les principaux flux interurbains au Sénégal

Villes	Flux émis	Flux reçus
Dakar	38%	33%
Thiès	23%	26%
Kaolack	10%	10%
Diourbel	19%	11%

Source : ATAAR, enquête Origine – Destination 1996

[160] Il signifie en *Wolof* la porte ou l'entrée de Pikine, un lieu de transit stratégique pour entrer ou sortir de Dakar.

Ces quatre régions (Dakar, Thiès, Diourbel et Kaolack) concentrent 64% de la population urbaine du pays et émettent 90% du trafic et reçoivent par ailleurs 80% des flux de personnes et de marchandises. Et cela se fait essentiellement depuis les gares routières là où les dynamiques territoriales s'intègrent de façon complexe (Offner et Pumain, 1996) et que toute la vie des territoires urbains parfois éloignés les uns des autres s'organisent. Le développement des infrastructures de transport et des dessertes influe fondamentalement sur le désenclavement des centres urbains relativement éloignés. Les flux de transport contribuent profondément au progrès économique, social et spatial des territoires urbains, en favorisant les polarisations de certains nœuds urbains plutôt que d'autres.

I. Les gares routières, des portes d'entrée dans les réseaux urbains

Dans les villes d'Afrique au sud du Sahara, la gare routière est considérée comme une infrastructure de transport allant du simple espace vague non officiel à une plateforme en latérite bitumée, clôturée, disposant de quelques abris et d'un guichet de prélèvement des taxes (Sahabana, 2002)[161]. C'est un lieu d'émission et de réception de flux de transport. Mais, elle est beaucoup plus que cela, c'est un pôle commercial qui bouillonne d'activités économiques aussi bien formelles (banque, point de change) qu'informelles (marché, boutiques, étals) et sociales où l'on peut vendre, acheter, téléphoner, se restaurer, discuter et recourir à un moyen de transport. Des transactions diverses et variées s'y développent. C'est un pôle social, centre d'information et véritable lieu de vie dans lequel se créent et se tissent d'intenses liens sociaux. Sa fonction sociale est donc essentielle. Qu'en est-il de leur rôle dans l'organisation des flux de transport ?

[161] SAHABANA, Maïdadi. « Gare routière ou l'entrée de la mobilité interurbaine en ville », in Xavier, GODARD, *les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala, 2002, p113-120.

I.1 Des points de redistribution des flux de transports interurbains

À regarder de plus près, on note que les gares routières sont nées de ce besoin de déplacement à tous les niveaux scalaires dans un contexte où les transports ferroviaire et aérien occupent une place marginale dans les mobilités interurbaines au Sénégal. Les flux très denses émis depuis les gares routières par le biais de cars, minicars, de bus et taxis « 7 places » concourent à l'élargissement des aires d'influence des villes au-delà de leurs limites avec des portées nationales voire internationales intégrant de vastes espaces relativement éloignés. Selon François Plassard (1993) [162], la richesse d'un pôle central dépend du nombre de destinations qu'il dessert, mais aussi, de notre point vue, de la densité des flux de desserte et de la fréquence des déplacements des populations. Cela veut dire que l'intensité et la diversité des flux de transport indiquent l'influence qu'une ville exerce sur les autres centres urbains et sur leurs campagnes immédiates, ainsi que la solidité du maillage urbain régional ou national ; la relation de commandement de dépendance entre les différentes centralités.

Tableau 6: Flux interurbains depuis les gares routières

Types de transport/ Gare routière	Touba			Saint Louis		Thiès
	Darou Marnane	Darou Mousty	Dahra	Pikine	Rosso	Grand standing
Cars de « 35 ou 42 places »	20	20	-	07	2	62
Minicars « 18 places »	30	30	12	53	10	20
Taxis « 7places »	150	46	-	30	15	311
Nombre de véhicules	200	96	12	90	27	393
Nombre de places	2430	1700	216	1164	370	5141

Source : FAYE. D (enquêtes de Mars 2011)

[162]PLASSARD, François. ; VULIN, Bénédicte et BONNAFOUS, Alain. *Circuler demain*, Paris, DATAR, La Tour-d'Aigues, l'Aube, 1993, 191p.

De ce point de vue, Thiès enregistre 1300 départs, transits et arrivées de véhicules de transport par jour correspondant à 15 000 voyageurs dont 5141 au départ de Thiès selon le plan de circulation de la ville (2004)[163]. Près de la moitié du trafic interurbain quittant la gare routière de Thiès soit 49% converge vers Dakar, 23% vers Tivaouane, la capitale du *Tidjanisme*, 16% vers Mbour, 3,5% vers Kaolack selon nos enquêtes menées en Mars 2011. Globalement, Dakar, Tivaouane et Mbour phagocytent 88% du trafic interurbain émis depuis la gare routière de Thiès. Autrement dit, Saint Louis et Touba ne sont pas forcément très bien desservies par les transports collectifs venant de Thiès, c'est plutôt le trafic de transit en provenance de Dakar, estimé à 37% par l'Agence des routes en 2008, qui les dessert. Touba et Saint Louis sont aussi mieux connectées avec la conurbation Dakar-Thiès et leurs satellites urbains. En s'appuyant sur l'analyse de François Plassard (1993) évoqué ci-dessus sur les pôles centraux et le rôle décisif du nombre de lieux desservis, il est évident que Touba apparait dans ce cas de figure comme un important pôle central. Touba exerce une influence réelle sur de nombreuses villes du bassin arachidier et du Ferlo grâce au fait religieux et à son statut de centre économique et d'emporium du *Baol*. Depuis le garage de Darou Marnane, qui est une gare routière interurbaine[164], Touba dessert neuf destinations grâce à un parc estimé à 200 véhicules selon nos enquêtes menées en Mars 2011 : Diourbel, Thiès, et Dakar (55%), Kaolack (5%), Mbour (9%), Gossas (2%), Tambacounda, Ziguinchor et Kaffrine. Diourbel est la ville la mieux desservie depuis la gare routière de Darou Marnane avec près du tiers du trafic interurbain toubien. Parallèlement, Touba est connectée avec Louga, Kébémer, Saint Louis, N'Ghaye Mekhé, Thiaméne, Pékès et Darou Mousty avec une centaine de véhicules par jour, mais aussi avec les villes du Ferlo comme Linguère et Dahra depuis les deux gares routières de Darou Mousty et Dahra. En somme, Touba est reliée à près d'une quinzaine de grandes ou moyennes villes avec lesquelles elle se comporte en pompe aspirante et refoulante de flux de transport à l'instar de Dakar.

[163] TECSULT. *Etude d'élaboration du plan de circulation pour la ville de Thiès*, République du Sénégal, 2004.

[164] Il n'y'a pas de gare routière urbaine à Touba, ce sont des stations de transport et des points vagues qui servent de lieux de chargement ou de déchargement de la clientèle.

FIGURE 3: TOUBA ET SES LIAISONS INTERURBAINES

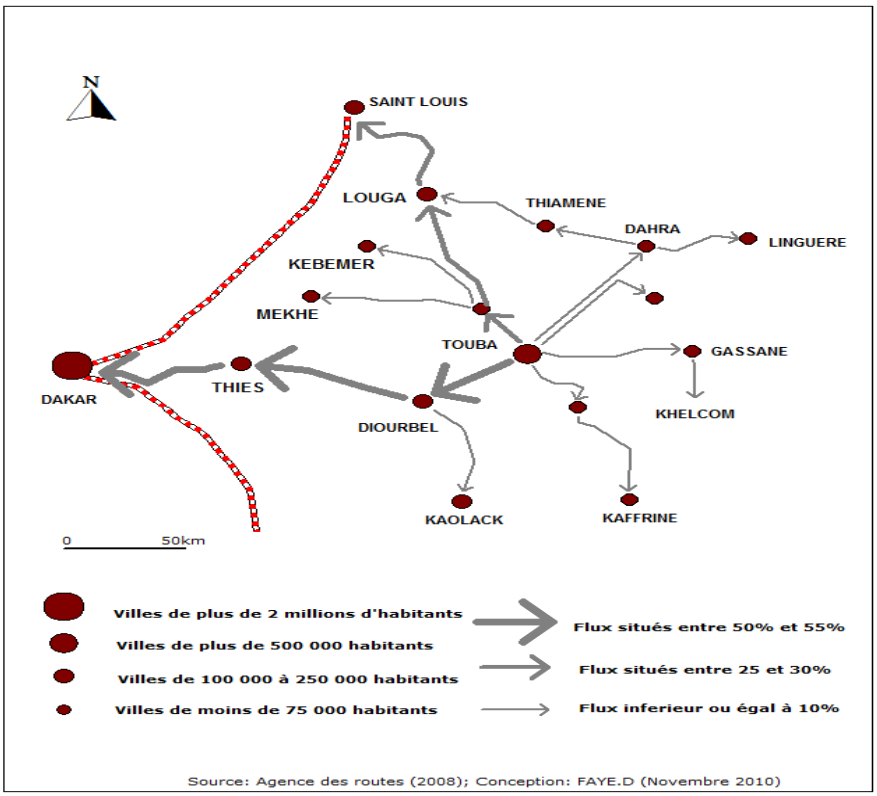
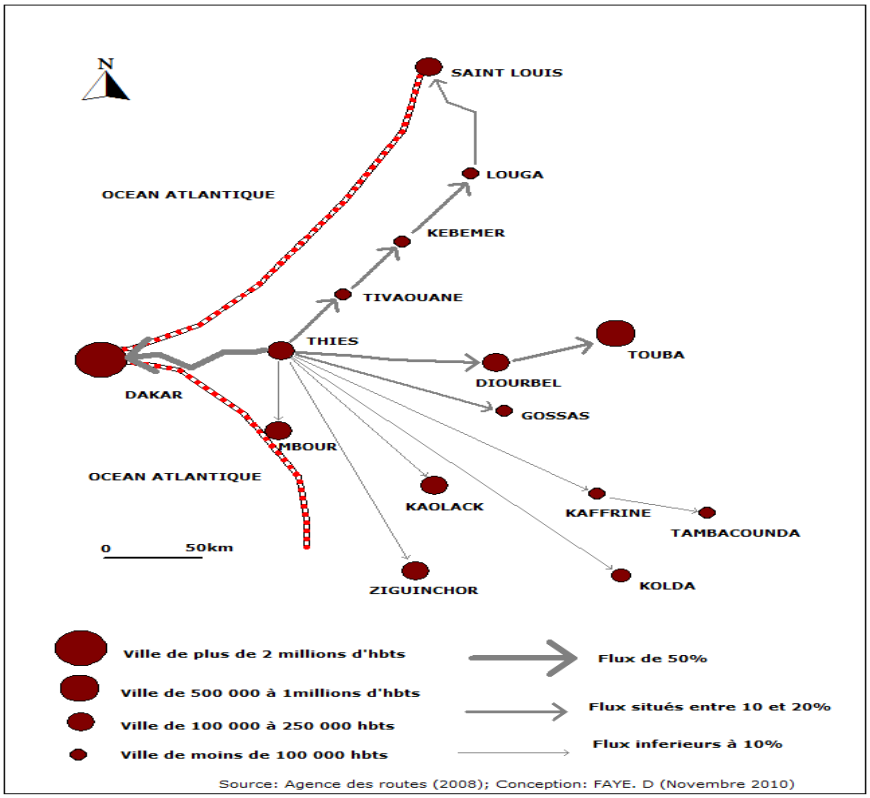


FIGURE 4 : THIÈS ET SES LIAISONS INTERURBAINES



Mais, les véhicules de transport partant de la gare routière de Darou Mousty de Touba vers Kébémer, Louga et Saint Louis représentent moins de la moitié des flux de transport comparés au trafic menant vers Darou Mousty considérée comme la deuxième capitale des mourides.

Saint Louis échange beaucoup plus avec Dakar et la région de la vallée du fleuve qu'avec Thiès et Touba. Depuis sa gare routière de Rosso, deux cars « *Ndiaga Ndiaye* », dix minicars de 18 places et une quinzaine de taxis brousse « 7 places » transportent en moyenne quelques 370 voyageurs par jour selon nos enquêtes en Mars 2011, de la ville de Saint Louis vers Rosso-Sénégal. Les relations intenses entre Saint Louis et Rosso s'appuient sur l'intensité des échanges frontaliers. Certains commerçants de Saint Louis se rendent à Rosso pour s'approvisionner parfois de manière illégale en denrées de première nécessité (huile, savons, thé, sucre, concentré de tomate, etc.) importés de la Mauritanie où les prix sont plus bas. Les autres grands centres urbains du pays situés au sud de Saint Louis ne sont reliés que depuis la gare routière de Pikine. Selon les données que nous avons pu recenser, près de 1200 voyageurs soit quatre fois plus de voyageurs que ceux partant du « garage » de Rosso sont transportés quotidiennement depuis la gare routière de Pikine vers Dakar via Louga, Kébémer, Tivaouane, Thiès, et Kaolack - même si les chiffres varient d'une source à une autre, d'une année à une autre, il a été calculer à partir du nombre de véhicules et de leur nombre places dans les gares routières-. L'itinéraire Saint Louis-Dakar, axe majeur du transport, représente 80% des flux quittant la capitale du nord, Saint Louis. Au total près de cent vingt-sept (127) véhicules de catégories différentes, cars, minicars et taxis « 7 places », partent des gares routières de Pikine et de Rosso, et apportent un véritable service de transport aux usagers Saint Louis. Dans le sens inverse, près de 600 voyageurs aboutissent aux gares routières de Saint Louis en provenance de Dakar et Thiès selon les données obtenues lors de nos enquêtes en Mars 2009. Le carrefour Saint Louisien en sort renforcé malgré la léthargie économique qui avait connu ses balbutiements avec le transfert de la capitale à Dakar en 1957 et le départ du commerce libanais et européen dans les années 1970.

Les motifs des déplacements interurbains de personnes sont divers et variés au Sénégal. On se déplace pour travailler, commercer, se soigner, étudier ou rendre visite à un parent. Il en résulte que les trafics les plus denses du pays sont concentrés sur les trajets menant ou partant des grandes villes de Dakar, Thiès, Kaolack, Touba et Saint Louis. Le trafic routier de

personnes le plus dense relie Dakar à Thiès qui est toujours un grand hub de transport. Thiès se comporte comme le prolongement de la grande banlieue dakaroise, une ville dortoir pour plusieurs milliers d'actifs qui préfèrent habiter à Thiès où le loyer et « *les prix des terrains et les coûts de construction sont moins élevés qu'à Dakar* » (Tall, 2009) et travailler à Dakar située à peine de 70km de la cité du rail. Ces navettes quotidiennes motivées pour l'essentiel par le travail sont certes pénibles, mais avantageuses au vu de la cherté de la vie dans la capitale. Sur un échantillon de 84 usagers des transports collectifs interurbains interrogés à la gare routière de Thiès, près de 55% se déplacent vers Dakar pour le travail suivis des visites sociales (21%) notamment les cérémonies familiales (mariage, baptême, décès), la recherche de soins médicaux de meilleure qualité, (13%), des achats (8%) dans les grands marchés dakarois comme Sandaga, Tiléne, Thiaroye, etc. D'autres flux de taxis «7 places» convergent vers Mbour pour des motifs liés au tourisme, à la pêche, à l'artisanat, mais aussi vers Tivaouane la capitale du « *Tidjanisme* » pour les visites religieuses (60%), le travail (20%), le commerce, etc.

Dans le sens inverse, les mobilités des habitants de Tivaouane menant vers Thiès découlent de l'attraction exercée par les administrations (gouvernance et préfecture), les grandes industries, le plus grand marché de la région, l'hôpital régional et les universités (polytechnique et université de Thiès). Cela dit, Thiès entretient des relations très fortes avec Touba et Saint Louis à travers le trafic de transit.

En revanche, Touba et Saint Louis sont beaucoup plus tournées vers leurs régions et les villes proches. Près du tiers du trafic interurbain toubien quittant la gare routière de Darou Marnane, mène vers Diourbel pour des motifs liés au commerce (52% des passagers enquêtés), les obligations sociales (enterrements, baptêmes, mariages etc.), les visites religieuses (les reliques d'Ahmadou Bamba[165] et la grande mosquée de Diourbel). Ces flux s'intensifient pendant les jours de marché notamment le « *Louma* »[166]. Les déplacements liés au commerce dominent les visites religieuses dans les mobilités entre Touba et Diourbel

[165] Diourbel est le premier fief du fondateur du mouridisme. C'est une étape majeure, un symbole de l'implantation du mouridisme dans le Baol. Il y était en résidence surveillée pendant 15 ans de 1912 à 1927.

[166] C'est un marché hebdomadaire organisé à Diourbel tous les Jeudis et qui mobilise de nombreux commerçants toubiens qui vont y écouler des produits divers et variés aux Diourbélois, essentiellement des produits issus de la contrebande gambienne (tissus), de la fripe, des produits manufacturés et des produits importés de Chine et des pays émergents.

hormis la période du grand *Magal* de Touba pendant laquelle le motif religieux l'emporte. Alors que c'est le commerce qui domine dans les échanges entre Saint Louis et Rosso. Certains commerçants Saint Louisiens se rendent à Rosso pour s'approvisionner parfois de manière illégale en denrées de première nécessité (huile, savons, thé, sucre, concentré de tomate, etc.) achetées en Mauritanie où les prix sont plus bas du fait de la différence de fiscalité et de coûts de production.

La gare routière n'est pas uniquement un lieu de d'émission et de réception de flux, elle représente plus que cela, c'est aussi un espace multifonctionnel très attractif articulant à la fois des transports, des services et des activités commerciales. C'est aussi un espace qui cristallise également de forts liens sociaux entre les différents acteurs.

I.2 Des lieux de commerce, de récréation et de sociabilité

Qu'à cela ne tienne, les gares routières à travers l'affluence économique et sociale qu'elles suscitent, reflètent le dynamisme économique d'une ville. Plus une ville est importante, plus ses gares routières sont attractives vu leur importance dans les échanges économiques entre la ville et ce qui lui est extérieur (d'autres villes, la campagne).

Les gares routières ont aussi par ailleurs un rôle déterminant dans la création d'emplois et de richesses à travers les échanges mutuels dans un contexte de crise économique et sociale. Même si nous n'avons pas à notre possession des statistiques officielles sur les emplois « informels » directs ou indirects, crées dans les gares routières de Touba, Thiès et Saint Louis, il est difficile d'ignorer l'importance des activités commerciales et de services qui donne à la gare routière une certaine vitalité économique. À cet effet, les entrées de gare routière abritent des marchés improvisés de biens de consommation qui participent à ce bouillonnement économique en offrant des services et des produits de diverses natures.

La gare routière Darou Marnane, la plus grande et la plus dynamique de Touba, est un parfait exemple de ce bouillonnement économique à travers son marché de proximité, ses boutiques, boulangeries et « télécentres » et ses établissements bancaires spécialisés surtout dans le transfert d'argent et le change (Western Union, SGBS) qui confortent le statut de grande ville de Touba.

a) Des gargotes au sein des gares routières où elles trouvent une clientèle nombreuse pour prospérer**. Gare routière de Thiès FAYE.D(2009)**

b) Des activités bancaires, de transferts et de change s'installent à proximité des gares routières véritables lieux de convergence des flux. **Garage Darou Marnane au sud de Touba FAYE.D (2009)**

Touba est un grand centre religieux, mais aussi un important pôle économique et démographique. Les gares routières de Thiès et Saint Louis dans lesquelles les services bancaires ou de change sont absents sont moins dynamiques que celle de Darou Marnane à Touba. Seules quelques petites gargotes improvisées utilisant des abris provisoires et les boutiques de pièces détachées sont localisées en leur sein. Les artisans sont installés à l'extérieur de celles-ci. Mais, la consommation y est une réalité d'autant plus que de nombreux passagers en transit pendant de longues heures dans ces gares routières se trouvent dans l'obligation de se restaurer sur place dans les gargotes ou d'acheter des produits de consommation courante (fruits, cacahuètes, eau fraîche, etc.).

La gare routière aussi un lieu très cosmopolite, d'échanges et de sociabilité où disputes, discussions, marchandages et éclats de rires rythment le quotidien des acteurs et des clients. La clientèle en attente d'un véhicule de transport participe à cette cohue généralisée menée par les ''*coxeurs''* qui orientent les usagers des gares vers le véhicule de leur choix. Les marchands ambulants apprivoisent la clientèle de passage par des ruses et des formules commerciales qui vantent la qualité de leurs produits. C'est aussi un lieu d'échanges d'information, de flux monétaires, de partage et de confrontation. Les personnes et les groupes qui y évoluent entretiennent des relations de proximité. (Wade, et al. 2010)[167]. Les solidarités y sont foisonnantes. Les différents corps de métier (''*coxeurs''*, chauffeurs, et apprentis) adhérent à des associations et cotisent sous forme de mutuelles informelles permettant d'aider les membres notamment en cas de maladie, de baptême, de mariage ou de chômage. Mais les difficultés du secteur réduisent considérablement les bénéfices du véhicule et rendent de plus en plus précaire tous les métiers rattachés directement au véhicule de transport.

Cela dit, au-delà des aspects économiques et sociaux, les gares sont devenues des espaces encombrés, sales et peu sûrs dans lesquels les collectivités locales interviennent très peu et portent un grand intérêt aux taxes qu'elles génèrent.

---

[167] WADE**,** Cheikh Samba ; TREMBLAY, Rémy et N'DIAYE Mamadou. « La gare routière et la ville à Dakar », *Revue Perspectives & Sociétés,* n°1, janvier 2010, 23p.

I.3 Le laisser-aller dans les gares routières

Toutes ces activités économiques et de transports au sein ou au voisinage immédiat des gares routières impactent véritablement l'espace. Les gares et leurs proximités sont ainsi victimes d'occupation anarchique avec ses corollaires : l'encombrement, l'insalubrité et la pollution. Insalubrité, congestion et la pollution sont accentués par les ateliers mécaniques, les carcasses de véhicules, les pneus, l'huile de vidange. Les déchets, le comportement tapageur de certains chauffeurs (coups de klaxons intempestifs) et les bruits engendrés par les commerçants qui utilisent des micros ou des chaînes de musique pour attirer les clients, et les moteurs des véhicules rendent les gares routières invivables (Wade, et al, 2010)[168]. On n'y respire plus. La fuite de responsabilités des syndicats de chauffeurs qui rejettent souvent la faute sur les municipalités compétentes ne fait qu'aggraver l'insalubrité et la pollution dans les gares routières. La gestion des groupements de transporteurs est souvent mise en cause et pose la question de leur privatisation. Lors de nos enquêtes aussi bien en 2008, nous avons posé la question aux responsables municipaux sur l'entretien des gares routières. Ils considèrent que :

> « *Les recettes considérables engrangées par les responsables et « coxeurs » des gares routières grâce aux prélèvements sur chaque départ de véhicule sans qu'ils aient aucun investissement en retour sont à l'origine de la dégradation de ces lieux de transport. Les collectivités locales que nous gérons, avec des budgets très faibles, ne permettent pas toujours d'investir dans l'entretien des gares routières».*

Sur le plan de la sécurité, les gares ne sont pas non plus épargnées par les risques d'agression, de vol et les bousculades. Aux heures de pointe, les bousculades occasionnées par les ruées, les courses poursuites vers les cars (Wade et al, 2010)[169] font l'affaire des Pickpocket, des voleurs, alors que les agresseurs profitent des problèmes d'éclairage pour commettre leurs forfaits.

Face aux difficultés des gares routières urbaines traditionnelles, d'autres gares routières improvisées sont nées sur des terrains non viabilisés et souvent exigus qui finissent par constituer des points noirs de la circulation avec des congestions à l'entrée et à la sortie des

[168] WADE, et al, 2010, op.cit.
[169] WADE et al, 2010, ibid.

gares routières aggravés par la présence de commerces et l'étroitesse des sites. Il faut signaler aussi que l'affluence des véhicules est largement supérieure à la capacité des gares routières notamment dans les villes de Dakar, de Touba et de Thiès qui sont très dynamiques.

Mais le trafic interurbain ne s'effectue pas uniquement depuis les gares routières par le biais de cars, de minicars et de taxis « 7 places », mais d'autres types de transport notamment des bus interurbains appelés bus « *Serigne bi* »[170] et les « *horaires* » [171] exercent leurs activités aux antipodes des gares routières depuis leurs propres stations aménagés à cet effet à proximité des marchés, et des croisements et des carrefours stratégiques.

II. Les dessertes interurbaines en dehors des gares routières

Si les dessertes interurbaines menées en dehors des gares routières sont difficilement quantifiables, leur analyse demeure une nécessité absolue pour comprendre les relations interurbaines, et villes-campagnes. Les «*horaires*» et des bus « *Serigne bi* » jouent un rôle essentiel dans les mobilités entre villes, sans pourtant avoir une relation de quelconque dépendance vis à vis des acteurs des gares routières. Les bus « *Serigne bi* » se sont affranchis du diktat des rabatteurs des gares routières en créant leurs propres stations à des points stratégiques de la ville, comme nous l'évoquions au-dessus, à proximité des grands marchés ou d'une grande mosquée, alors que les cars « *horaires* » jouent la carte de la proximité en venant chercher la clientèle jusque dans leurs quartiers et marchés.

II.1 La spécificité de ce type de desserte

Les cars « *horaires* » doivent leur appellation à leur mode de fonctionnement qui consiste à relier à heure fixe et dans les deux sens les localités rurales à une ville moyenne ou à la capitale. Par des dessertes très efficaces, ils constituent un puissant levier de mise en relation entre la campagne et les villes. Il faut reconnaître que les «*horaires*» apportent un service nouveau qui n'existait pas jusque-là, bien avant même les bus «*Serigne bi*», c'est-à-

[170] Serigne Bi signifie le marabout, ce sont donc des bus appartenant aux marabouts des confréries religieuses
[171] Les horaires sont des véhicules de transport interurbains qui respectent des horaires de départ et d'arrivée.

dire la ponctualité et la liaison directe. Le respect des heures de départ leur donne une bonne réputation auprès des usagers des transports collectifs. Les fêtes religieuses (Tabaski, Korité, Magal) et les cérémonies familiales ou communautaires constituent des moments de retour au village pour de nombreux néourbains qui ont encore gardé des liens très étroits avec leurs familles. Il faut rappeler qu'une ville comme Touba, produite par les ruraux (Gueye, 2002) venus notamment des campagnes du « *Baol* », est très concernée par ces flux villes-campagnes. Ces liaisons directes permettent de réduire l'inégale accessibilité des territoires et de favoriser des flux financiers, d'information et de marchandises. Elles sont porteuses de développement et de bouleversements aussi bien pour la ville que pour les villages reliés. Des produits usinés (piles, radio, télévision, etc.) sont vulgarisés plus facilement dans le monde rural. Le téléphone portable, porte d'entrée du monde rural sur la modernité, s'est démocratisé en campagne grâce à ces échanges.

Cependant, les services produits par les « *horaires* » sont différents de ceux des bus «*Serigne bi*». Ces derniers ont émergé dans le paysage des transports au Sénégal dans un contexte de crises économiques répétitives et de plans d'ajustement structurel des années 1980 et 1990 avec de profondes répercussions sur la situation économique du pays et sur les finances publiques. Les pouvoirs publics se sont trouvés dans l'incapacité d'assurer leur mission de service public ou de subventionner le transport dans un contexte de croissance des besoins de transport et de pauvreté chronique.

Les bus *« Serigne bi »* comme leur nom l'indique, appartiennent majoritairement à des marabouts mourides. Serigne Mourtada M'Backe, un des fils de Bamba, fut l'un des premiers à créer une société de transport de bus destinée améliorer l'accessibilité de Touba par des dessertes régulières depuis les grandes villes du pays: Dakar, Kaolack, Thiès, M'Bour et Saint Louis. Rendre Touba plus accessible via les bus interurbains était aussi à l'époque un moyen de faire du prosélytisme religieux. Rapidement, ces bus connaissent un succès indéniable auprès des usagers grâce à leurs nombreux avantages comparatifs : rapidité, sécurité, confort (climatisation et aux sièges espacés), tarification compétitive (par exemple, les tarifs Dakar-Thiès, Dakar-Touba et Touba-Saint Louis sont respectivement estimés à 1000, 1500 et 2000 francs CFA), qualité de service irréprochable et bonne organisation. Les horaires de départ et les trajets sont respectés, avec très peu d'arrêts.

PLANCHE 13: LES BUS «SERIGNE BI» DANS LA DESSERTE INTERURBAINE

Les bus Serigne bi commencent à s'imposer dans le trafic interurbain notamment sur les longues distances. Presque toutes les grandes villes du pays sont desservies depuis Dakar. **(FAYE. D. 2009)**

Ces avantages comparatifs attirent de nombreux clients sur les longues et moyennes distances (Dakar-Touba, Dakar-Saint Louis, Touba-Banjul, Touba-Tambacounda pour ne citer que celles-là) poussant les cars «*Ndiaga Ndiaye*» et les minicars à se spécialiser sur les trajets plus courts (Thiès aux villes de Tivaouane, N'Dande, Mekhé, Mbour, etc. ; Touba aux villes de Diourbel, Darou Mousty, Dahra, Linguère et Dahra ; mais aussi Saint Louis à se satellites urbains dont Louga, Kébémer et Rosso) sur lesquels ils peuvent proposer des tarifs bas et permettre une certaine « capillarité » c'est-à-dire des dessertes internes.

Cela dit, les dessertes sont organisées depuis les grands marchés urbains (Sor à Saint Louis, « *Ocass* » à Touba, Central de Thiès), les stations d'essence ou de grandes mosquées qui constituent des points de départ et d'aboutissement des bus. Depuis Saint Louis par exemple, deux créneaux horaires de bus de la société *Al Azar* sont fixés quotidiennement, l'un à 1h du matin pour arriver à 5h et l'autre à 2h pour une arrivée prévue à 6h à Dakar, via Louga, Kébémer et Tivaouane. D'autres flux partant des proximités du marché « *Ocass* » et de la grande mosquée de Touba aboutissent à Dakar via Diourbel et Thiès.

Mais quel est leur impact sur les espaces traversés et les points reliés ?

II.2 L'impact sur les espaces desservis et les pôles reliés

Force est de constater que de nombreuses villes et campagnes sénégalaises notamment les plus lointaines et les plus « enclavées » doivent leur intégration à l'ensemble du réseau urbain à l'amélioration des infrastructures de transport et aux dessertes interurbaines. Les bus « *Serigne bi* » et les « *horaires* » ont joué rôle déterminant dans le rapprochement des territoires les uns aux autres par la contraction de « l'espace-temps ». (Offner, 1997) et par le développement urbain par le renforcement des fonctions stratégiques des pôles urbains et ruraux.

En revanche, ces dessertes différenciées se font aussi au détriment d'autres espaces traversés, créant ainsi des inégalités territoriales. *« Ce sont là des espaces creux, l'espace banal qui est souvent l'espace que l'on parcoure* » (Plassard, 2003)[172]. Il n'y a ni irrigation interne, ni capillarité des bus sur les villes et villages traversés. On parle « d'effet tunnel ». C'est la vitesse et le gain de temps qui comptent. L'impact sur les espaces parcourus est quasiment insignifiant, du fait que les points d'accès sont amoindris et les espaces intermédiaires gommés au profit de quelques lieux privilégiés (Zhuo, 2007) [173] :

Ceci étant, le développement du centre urbain toubien favorisé par le fait le fait religieux et les facteurs économiques (commerce de l'arachide) en a fait un carrefour majeur interconnecté avec les grandes villes du pays. Touba s'est «rapprochée» de manière spectaculaire des grandes destinations, notamment à Saint Louis, et à la conurbation Dakar-Thiès. Des routes économiques très denses se construisent et se tissent entre grandes villes du pays, notamment entre Dakar, Touba, Thiès, Kaolack, Tambacounda et Saint Louis, et avec leurs campagnes, mais aussi des capitales des pays voisins comme Banjul, Bissau ou Conakry.

[172] PLASSARD, François. *Transport et territoire*, Paris, La documentation française, 2003, 97p.
[173] ZHUO, Jian, Vers un aménagement de l'espace-temps : enjeux et modalités de en compte des vitesses de déplacements dans la planification urbaine, Paris, École des ponts et Chaussées 2007, 425p, (Th. Aménagement et Urbanisme, 2007, Paris).

Conclusion de la deuxième partie

Si l'urbanisation périphérique se fait en partie le long des espaces situés le les axes routiers desservis par les TC, par ailleurs dans les périphéries urbaines éloignées des infrastructures routières, c'est le bâti structure l'espace. Habiter les zones périphériques éloignées des axes routiers à l'instar des *Santianes* toubiennes, de la périphérie orientale de Saint Louis ou de certains quartiers périphériques éloignés de Thiès, est souvent source de difficultés de mobilité, notamment pour les catégories sociales les plus démunies. L'accès aux TC motorisés y est problématique. L'accroissement des distances, le déficit de voies d'accès bitumés et la rareté des TC motorisés, rendent de plus en plus difficile les déplacements vers les pôles de centralité de plus en plus éclatés dans l'espace urbain. Dès lors, les dessertes des quartiers éloignés et plus ou moins marginalisés sont devenues une nécessité absolue pour connecter les espaces périphériques aux centres. Les transports « informels », notamment les charrettes, les calèches et les « *clandos* » réussissent à s'insérer dans les quartiers peu accessibles et aux rues sablonneuses, alors que les TC de grande capacité peinent à y circuler.

À l'échelle interurbaine, les différences territoriales entre les villes des franges littorales, du centre-ouest et les établissements humains périphériques hérités de la période coloniale entraînent les déplacements des personnes et de biens. Ces mobilités se font de nos jours presque exclusivement depuis les gares routières et les points stratégiques de la ville grâce aux transports collectifs informels constitués de taxis « 7 places », de cars, de minicars et de bus, et se répartissent en fonction de l'influence et de l'attractivité de chaque ville. Si Touba du fait de son influence religieuse et son dynamisme commercial attirent et émettent d'intenses flux de transport vers la conurbation Dakar-Thiès, Diourbel et d'autres grandes agglomérations urbaines, ailleurs il est difficile de nier le rôle fondamental de hub routier et ferroviaire pour Thiès et de carrefour stratégique de la vallée du fleuve pour Saint Louis.

Ceci étant, ces flux urbains et interurbains ne sont possibles que grâce aux opérateurs de transport qui entretiennent des rapports avec d'autres acteurs tels que l'Etat à travers ses services déconcentrés, les collectivités territoriales, les forces de l'ordre, entre autres.

Troisième partie. Les acteurs de transport : jeux de rôle complexes et stratégies

Au Sénégal, le secteur des transports constitue un enjeu majeur pour de nombreux acteurs allant de l'Etat aux collectivités locales, en passant par les opérateurs de transport. L'Etat est chargé de réguler et de contrôler le secteur en délivrant les autorisations et les licences d'exploitation et en fixant les grilles tarifaires. Il construit des infrastructures de transport et facilite le renouvellement du parc de transport. Sur le plan financier, il capte aussi les taxes fiscales sur les importations de véhicules, sur les carburants et les formalités administratives payantes (Lombard, 2003)[174]. Selon des données fournies par le Ministère des Transports (1998)[175], le secteur des transports contribue à hauteur de 10 % sur le PIB du Sénégal soit une part supérieure à celle de l'agriculture (9,9 % en 1996) et légèrement inférieure à celle de l'industrie (12,5 % en 1996).

Dans le même sillage que l'Etat, les collectivités territoriales sénégalaises sont concernées, à l'échelle locale, par le secteur du transport à travers les compétences qui leurs sont attribuées par les textes de la décentralisation de 1972 révisée en 1996. Elles sont chargées dans leurs prérogatives de la construction et de l'entretien des gares routières, de l'organisation de la circulation et du stationnement urbain. Ils collectent aussi des recettes venant des droits de stationnement des véhicules de transport.

Donc les pouvoirs publics entretiennent des rapports mutuels avec opérateurs de transport constitués de propriétaires (transporteurs et les chauffeurs-propriétaires), du personnel et des gérants des lieux de transport qui occupent une place fondamentale dans le système de transport à travers le service proposé aux usagers, même si celui-ci n'est pas toujours de bonne qualité avec la vétusté du parc de transport, l'irrespect des itinéraires et la tarification évolutive.

---

[174] LOMBARD, Jérôme. « Sénégal : des dérives du système des transports à la catastrophe du Joola », *Afrique contemporaine* 3/2003 (n° 207), p. 165-184.
[175] DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES (1998). *Mémento sur les transports terrestres au Sénégal*. Dakar.

Chapitre 6 : Les opérateurs de transports

Le secteur du transport était pendant la période coloniale et longtemps après, à l'instar de toute l'économie sénégalaise, la chasse-gardée des grandes entreprises françaises et libano-syrienne. De puissants groupes appartenant à des libanais tels que Khoury et Layousse, se sont enrichis en investissant aussi bien dans le transport des arachides que dans celui des hydrocarbures. Dans le transport urbain, l'exploitation des sociétés de transport à but lucratif était exclusivement réservée aux transporteurs européens qui desservaient le centre-ville, alors que les autochtones, sans moyens ni subventions, ne devaient desservir que les périphéries de la ville (Hazemann, 1991)[176] qui sont peu équipées en infrastructures routières, économiques et sociales. Très peu d'autochtones pouvaient se targuer d'être présents dans les secteurs de l'économie sénégalaise à forte valeur ajoutée autres que l'agriculture du fait de la marginalisation des acteurs économiques sénégalais. Cette politique coloniale du transport a eu pour effets l'émergence d'opérateurs de transport « occasionnels » qui cherchent à satisfaire les besoins de mobilité sans cesse croissants résultant de l'expansion spatiale des villes.

De fil en aiguille, les premiers hommes d'affaires sénégalais à investir dans ce milieu du transport totalement fermé avec quelques véhicules, furent des « *cheikhs* » de la famille Mbacké ou Fall dont Cheikh Anta M'Backé, petit frère du fondateur du Mouridisme qui appartient à cette tendance affairiste (Diop, 1981)[177], et le deuxième khalife mourides Serigne Fallou Mbacké (1945 à 1968), à la veille des indépendances. Ce dernier créa une société de transport au nom de son conseiller Amadou Dramé Mbacké. L'entreprise était constituée d'un parc de 20 taxis individuels, 35 taxis collectifs et 7 camions (Amin, 1969)[178].

[176] HAZEMANN, Yves. « Routes et routiers du Sénégal au XX^{ème} siècle. Les sources de l'histoire du transport », dans ALMEIDA-TOPOR, H, CHANSON-JABEUR, CH, LAKROUM, M, *Les transports en Afrique, XIX et XX siècle*, Paris, L'Harmattan, 1991, p211-221.
[177] DIOP, Momar-Coumba. « Les affaires mourides à Dakar », *Politique africaine*, 1981, p90-100.
[178] AMIN, Samir. *Le monde des affaires sénégalais*, Paris, Édition de Minuit, 1969, 207p.

Même si le nombre d'autocars et d'autobus de type « informel » est passé de 123 à 1498 unités (Seck, 2006)[179], ce n'est qu'à partir des années 1970, avec la contestation grandissante des hommes d'affaires sénégalais à l'égard du régime du président Senghor, que fût amorcé le processus de « sénégalisation » de l'économie. De nombreux hommes d'affaire sénégalais se sont réfugiés massivement dans le secteur des transports pendant la crise agricole des années 1970 (Cissokho, 2012)[180].. Des personnalités mourides, telles que Lobatt Fall, Abdou Karim Fall, El hadji Momar Sourang ou Ndiaga Ndiaye, et *Tidjanes*, étaient détentrices de parcs de transport très fournis. Par exemple, El hadji N'Diaga N'Diaye cumulait un parc de 275 cars urbains et interurbains, et 200 véhicules pour M'Baye Mané M'Boup. Les transporteurs vont obtenir une reconnaissance de l'Etat. Des artisans transporteurs jusque-là déconsidérés, voire ignorés ou combattus par les pouvoirs publics sont finalement tolérés, puis reconnus et organisés par des textes législatifs. Ils s'imposent (Lombard, 2006)[181] au fil et à mesure que les villes s'étalent et les besoins de transport s'accroissent.

Cependant, ces opérateurs de transport créent de nombreux dysfonctionnements relatifs au mode d'exploitation des véhicules. Les chauffeurs fonctionnent en marge des règles établies par les pouvoirs publics en sectionnant les trajets, en effectuant des arrêts intempestifs, et en maintenant sur les routes des véhicules vétustes et dangereux pour amortir leurs charges d'exploitation dans un contexte de faiblesse des tarifs. Le parc est de plus en plus vétuste créant çà et là des pollutions et des accidents de la circulation.

Nous essaierons dans un premier temps d'analyser les profils des opérateurs de transport (les investisseurs, les chauffeurs, les apprentis et les coxeurs) dans les villes de Touba, Thiès et Saint Louis, leurs stratégies d'adaptation et leur rôle dans les dysfonctionnements du secteur des transports. Dans un second, il sera nécessaire d'étudier les

[179] SECK, Serigne Mbacké « Transports et territoires : les coxeurs de Dakar du bénévolat à la prestation de services », *Bulletin de la Société géographique de Liège*, n°48, 2006, p 7-17.
[180] CISSOKHO, Sidy. « Les transports publics à Dakar durant les mandats d'Abdoulaye Wade », *Politique africaine*, n°126, Juin 2012, p163-184
[181] LOMBARD, Jérôme. « Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar », *Géocarrefour*, Vol. 81/2, 2006. Disponible sur www.geocarrefour.revues.org.

jeux de rôle complexes entre acteurs, mais aussi les politiques et les réformes menées par l'Etat pour la restructuration et la modernisation du secteur des transports.

I. Les investisseurs

I.1 Les grands transporteurs, une espèce en voie de disparition

Depuis quelques années, l'épopée des grands transporteurs est terminée, et leur influence s'effrite au fur et à mesure. Il n'existe presque plus de grands transporteurs à Dakar et dans le reste du pays de la trempe de N'Diaga N'Diaye qui s'est quasiment retiré en vendant au fur et à mesure à crédit ses véhicules à ses anciens chauffeurs. M'Baye Mané M'Boup est décédé laissant derrière lui une société de transport en ruine. Le secteur est de moins en moins rentable avec la concurrence d'investisseurs non professionnels. L'objectif de la nouvelle race d'investisseur consiste à diversifier ses sources de revenus dans un contexte de crise économique et d'inflation permanente suivant une logique de rente, de gain immédiat et facile sans se préoccuper de la qualité du service offert. Cette concurrence déloyale des nouveaux investisseurs plombe la rentabilité du secteur dans un contexte de dégradation du pouvoir d'achat des ménages. Les propriétaires trouvent de moins en moins intéressants d'investir sur un véhicule neuf sans aucune garantie de rentabilité, alors que dans les années 1980, l'achat d'un véhicule neuf, selon Xavier Godard (2002), pouvait être remboursé en un seulement un an d'activité.

Depuis les années 2000, la nouvelle politique de renouvellement du parc de transport caractérisée par le remplacement des *cars rapides* par des nouveaux bus indiens de marque (*Tata*) et chinois (*King Long*) à Dakar et à Touba, a peu intéressé les grands transporteurs qui étaient très méfiants vis-à-vis des réformes que l'Etat initiait. La plupart des grands transporteurs ont refusé de participer à l'opération. Dès lors, la forte concurrence des nouveaux minibus laisse peu de marges de manœuvre aux anciens « *cars rapides* » et cars « *Ndiaga Ndiaye* », qui attirent de moins en moins les usagers du fait de leur vétusté, leur dangerosité et l'absence de confort qui les caractérisent. En conséquence, la propriété des véhicules de transport est de plus en plus atomisée avec de nombreux chauffeurs-propriétaires.

I.2 Une propriété de plus en plus émiettée

I.2.1 Les causes de cette « atomisation »

L'atomisation de la propriété dans le secteur des transports repose sur une multitude de petites entreprises de transports informels avec des investisseurs aux profils de plus en plus diversifiés. Au Sénégal et en particulier dans les villes de Touba, Thiès et Saint Louis, le processus s'est accéléré avec l'ouverture totale du marché d'importation de l'occasion jusque-là réglementé par l'Etat en 1996 dans le cadre des PAS. Cet émiettement a ouvert la voie selon l'expression de Sidy Cissokho (2012) à la « déprofessionnalisation » du secteur avec les investissements d'opérateurs économiques extérieurs à la profession notamment des commerçants, des fonctionnaires et des émigrés qui cherchent à préparer une activité de réinsertion sociale et économique pour leur retour définitif au pays. Les émigrés mourides par exemple se sont surtout spécialisés dans le créneau porteur des bus interurbains très rentable grâce à leur large capacité financière et à l'accès à ce marché dans les pays d'accueil en Europe ou en Amérique. Même si nous ne disposons pas de chiffres récents et fiables, il avait déjà été observé que les migrants sont très présents dans le secteur des transports.

À cette ouverture du marché vient s'ajouter la souplesse du cadre réglementaire sénégalais pour l'accès à la profession de transporteurs. Pour être transporteur au Sénégal, il suffit d'être de nationalité sénégalaise, de s'inscrire au registre de la chambre du commerce en tant qu'opérateur économique et enfin d'avoir en sa possession des autorisations d'exploitation de véhicules de transport en commun (Godard, 2002). La délivrance de licence et de «l'agrément» qui constituent les principales voies d'accès à ce métier, ne fait pas l'objet d'une réglementation stricte. Selon Jérôme Lombard, (2003), cette dérégulation est à la base de toutes les évolutions possibles : démultiplication des agréments professionnels de transport et des licences, absence de visite technique, l'usage de la corruption, etc. Une multitude d'entreprises de transport peu viables, fragiles et sans véritable poids financier sont apparus dans ce contexte. Souvent, le véhicule appartient à un fonctionnaire, un commerçant, un homme politique (Rochefort, 2000) ou un migrant qui a trouvé intéressant d'investir dans ce secteur en mettant en avant son statut social, politique ou professionnel pour acquérir un véhicule à un prix abordable grâce aux réseaux tissés parfois avec des concessionnaires de la place ou bien à l'importation.

Cependant, ces « petits » propriétaires éprouvent d'énormes difficultés à faire face à l'accroissement des dépenses d'exploitation de leurs véhicules (carburants, pièces détachées, taxes, etc.) au moment où les tarifs qui sont relativement bas ne permettent plus aux petites entreprises de transport de rentabiliser leurs activités. Par exemple, le moteur d'occasion d'un « *car rapide* » ou d'un car *« Ndiaga Ndiaye* » peut atteindre facilement 400 000 francs CFA (600 euro) soit plus de 5 fois le salaire moyen au Sénégal et plus d'un mois de recettes du véhicule[182]. En conséquence de quoi, de nombreuses petites entreprises de transport se retrouvent dans l'incapacité de mobiliser des capitaux suffisants pour pérenniser leurs activités. Les risques d'immobilisation des véhicules très vétustes ou de faillite de l'entreprise suite à une panne majeure ou à un accident sont réels et persistants. Les microentreprises privées de transport développent des stratégies de survie en se positionnant aux marges du cadre réglementaire. Ces stratégies ont pour noms : faible rémunération et dures conditions de travail pour le personnel de transport, défaut d'entretien, absence de visite technique ou d'assurance, etc. Elles constituent une porte ouverte à toutes les dérives : détérioration du parc automobile, mauvaise qualité de service, risque d'accidents, pollution, etc.

I.2.2 L'explosion des petites entreprises

Il y'a une forte proportion de petits propriétaires évoluant dans la profession de transporteurs au Sénégal. 98% des propriétaires à Dakar possèdent entre 1 et 3 véhicules (Godard et Teurnier, 1992)[183] et 80% détient un seul véhicule. Sur 1300 propriétaires, 12 détiennent plus de 10 véhicules et 16 propriétaires ont entre 4 et 9 véhicules (Diouf, 2002)[184]. Globalement, seuls 2% des propriétaires possédaient 12% des cars dakarois soit 475 unités sur 4000 recensés à Dakar (Godard, 2002).

Pourtant, ce constat sur l'émiettement de la propriété dans le transport « *informel* » à Dakar n'est pas isolé, c'est aussi une réalité tangible dans les petites et moyennes villes du pays notamment à Touba, Thiès et Saint Louis où la conjoncture économique extrêmement tendue.

---

[182] Le versement journalier d'un car urbain est situé entre 10 000 et 15 000 francs CFA.

[183]GODARD, Xavier et TEURNIER, Pierre. L*es transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement*, Karthala – Inrets, Paris, 1992, 248p.

[184] DIOUF, Ibou, *Car Rapide ou les tentatives d'intégration du transport artisanal*, in Xavier GODARD, les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara, Paris, Karthala, 2002, p45-56.

À Thiès, hormis Mayoro Fall qui détenait 30 cars et N'Diassé M'Baye et Birame Dieng avec 20 véhicules chacun, presque la quasi-totalité des propriétaires sont des chauffeurs-propriétaires à faible capacité financière. Les propriétaires ne possèdent en moyenne que 2 à 3 véhicules. Touba et Saint Louis n'échappent pas à cette logique d'atomisation de la propriété dans le transport. Sur les quatre cent (500) cars et bus urbains recensés par le regroupement des chauffeurs de transport de la ville, seule cinq transporteurs possèdent quatre (4) véhicules et plus : Lamine Touré (13 véhicules), Abdou Diagne (7 véhicules), Cheikh Fall Touré, Djiby N'Diaye et Serigne Gueye (4 véhicules) représentant à peine 8% de l'ensemble du parc de cars urbains toubien soit 33 sur 500 cars. Autrement dit, 92% du parc est partagé par plusieurs centaines de propriétaires disposant de moins de 4 véhicules de transport. À Saint Louis, sur un parc de 70 unités de « *cars rapides* » en circulation recensés auprès du syndicat des transporteurs de Saint Louis en Mars 2009, Saourou Gueye est propriétaire de 21 cars rapides, ce qui fait de lui le plus puissant transporteur de la capitale du nord. Khalifa N'Diaye, Cheikh Diagne et Mansour Gueye, détiennent chacun une dizaine de véhicules. Et enfin, deux transporteurs, Mbayerick N'Diaye et Doudou Niang, capitalisent à leur compte chacun une huitaine de cars rapides sur 70 que compte la ville.

Le personnel de transport allant du motor-boy au chauffeur, en passant par le cocher, le charretier et le « *coxeur* » ont des rôles bien déterminés pour un bon fonctionnement de l'ensemble du secteur des transports.

II. Le personnel de transport

Le secteur de transport ne peut fonctionner correctement dans les villes sénégalaises sans le personnel de transport. Les chauffeurs, les apprentis et les rabatteurs constituent la colonne vertébrale du système de transport de par leurs apports et leur capacité d'adaptation aux situations nouvelles. Leurs jeux d'acteurs et leurs rapports mutuels permettent au secteur de se développer avec ça et là des dysfonctionnements.

II.1 cochers et chauffeurs: des métiers nés dans un contexte économique difficile

Les exodes ruraux massifs ont pendant longtemps servi de levier à l'urbanisation du Sénégal. Les rudes sécheresses et les rendements erratiques de l'agriculture ont poussé une

portion de la population rurale relativement jeune à quitter très tôt les champs, l'école ou les *Daaras* pour fuir un monde rural en crise. La campagne est désemparée par les nouvelles mutations agricoles auxquelles elle n'a pas réussi totalement à s'adapter. Les villes sénégalaises se donc appuyées fondamentalement sur cette population très jeune à laquelle s'ajoute une forte natalité pour croitre aussi bien démographiquement que spatialement. Selon l'Agence nationale de la statistique et de la démographie, 42% des sénégalais ont moins de 15 ans et un Sénégalais sur deux est âgé de moins de 20 ans et 68% sont âgés de moins de 25 ans en 2009. La classe d'âge 0-20ans représente 54,5% des Thiéssois (ANSD, 2009)[185] et 59% des Saint-Louisiens et 49,69% à Touba, alors que celle des 20-40 ans tourne autour de 44,85% de la population totale de la ville religieuse. Globalement, la classe d'âge des moins de 40 ans atteint 94,5% à Touba (PDU, Touba, 2008)[186] et près de 80% à Thiès et à Saint Louis. Près du tiers des actifs informels sont âgés de moins de 26 ans même si leur emploi est de nature précaire et les revenus souvent modestes (ANSD, 2006)[187]. Les jeunes désœuvrés dans leur écrasante majorité sont dans l'obligation de lutter contre le sort et la fatalité en développant des stratégies et en cherchant des issues au chômage et à l'oisiveté par le recours aux petits métiers comme ceux de cochers, charretiers, *coxeurs* ou apprentis.

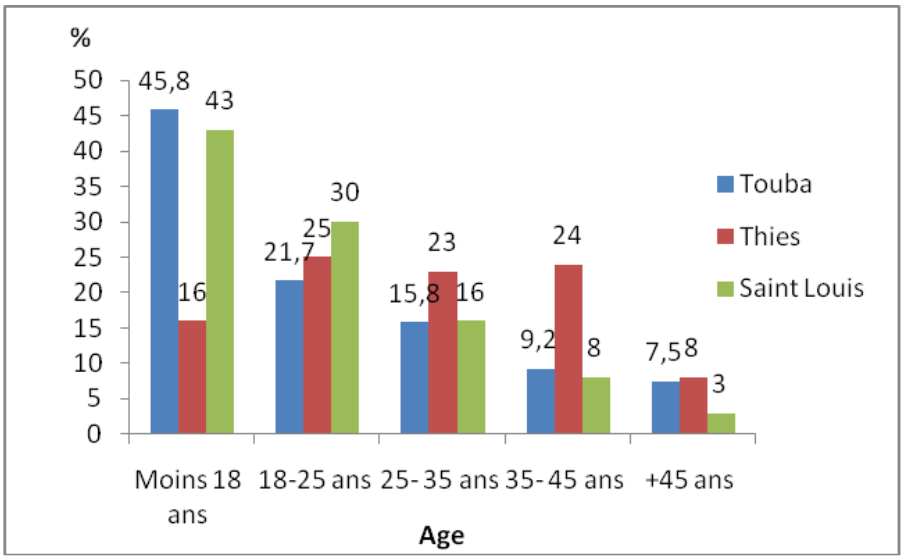
II.1.1 Les cochers et les charretiers : une corporation jeune, peu instruite et désœuvrée

Les données obtenues lors des enquêtes que nous avons menées en Mars 2009 dans les centres urbains de Touba, Thiès et Saint Louis, révèlent que 48,5% des cochers et charretiers toubiens, 16% de leurs collègues Thiéssois et 43% de ceux de Saint Louis sont âgés de moins de 18 ans. Les cochers de moins de 25 ans dépassent les deux tiers de l'ensemble des employés du secteur à Touba et à Saint Louis. Ils sont 25% dans la classe d'âge 10-14 ans. Ces jeunes de moins de 15 ans pour la plupart néourbains sont devenus cochers ou charretiers pour aider les parents restés au village dans un contexte de crise économique et de rendements

[185] AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE. *Situation économique et sociale de la région de Thi*ès, 2009, 169p.
[186] CABINET D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME DU SENEGAL (CAUS). *Plan directeur d'urbanisme de Touba « horizon 2020* », 2005, Dakar, 216 p.
[187] AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE, RGPH 3, *Rapport national de présentation des résultats définitifs*, Décembre 2006, 163p.

agricoles très erratiques dans le monde rural. La pauvreté a donc poussé ces jeunes appartenant à des familles et groupes vulnérables à quitter dans un premier temps l'école pour les champs avant de migrer temporairement pendant la saison sèche ou définitivement en ville pour exercer le métier de charretier. Ils ne peuvent pas se permettre de prendre le temps d'apprendre un métier surtout lorsque celui-ci est difficile et long.

GRAPHIQUE 7: AGE DES COCHERS ET CHARRETIERS



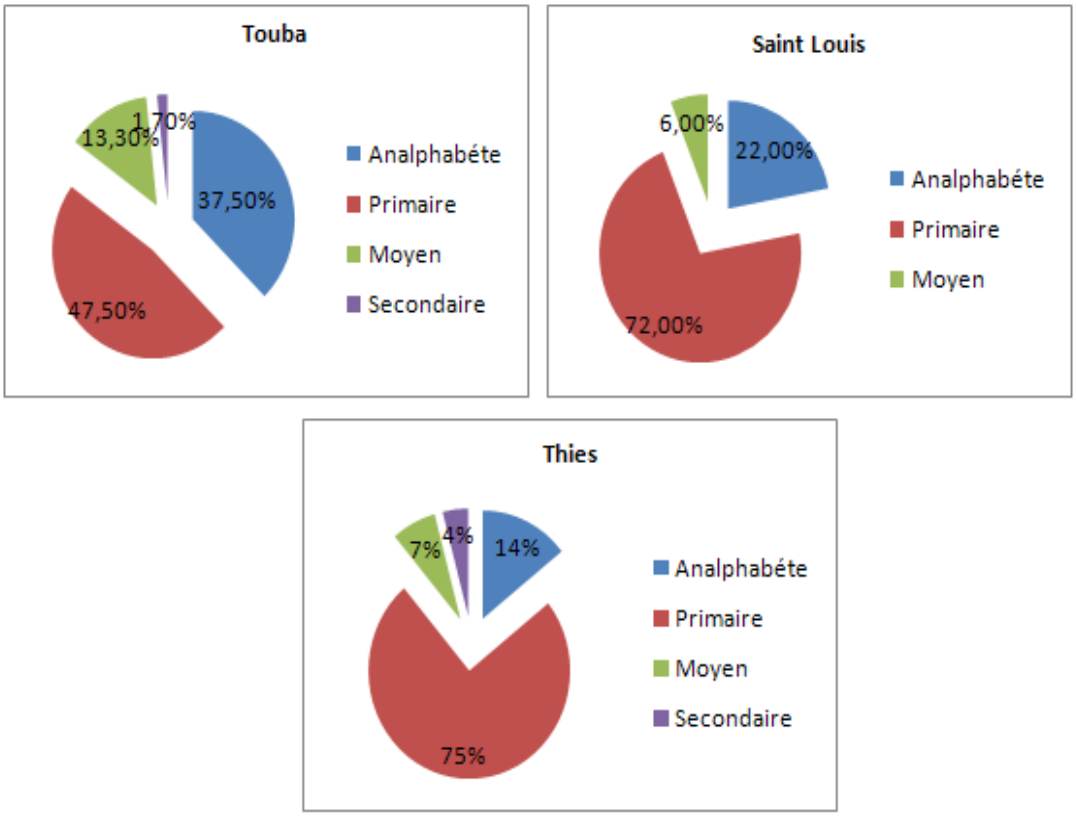
Source : enquêtes : FAYE, Djib (Mars 2009)

Donc devenir cocher est une porte d'entrée dans la vie active, mais aussi « *un puissant moyen d'intégration à la ville* » (De Maximy, 1982)[188] dans un contexte d'ajustement de l'économie sénégalaise. Ils cherchent à gagner leur vie, en attendant mieux (Olvera-Diaz et al. 2007)[189]. Ce phénomène problématique a été pointé du doigt lors des Assises Nationales de 2008 au Sénégal, pendant lesquelles, il a été souligné que :

> « *Des mineurs exclus de l'école squattent les gares routières et entrent à bas âge dans le métier de charretiers. Certains enfants en âge d'étudier se plaisent dans leur statut de conducteurs de calèches ou de charrettes* ».

[188] MAXIMY René De et PAIN Marc, « L'atlas de Kinshasa : la ville et ses problèmes », in Les grandes villes africaines, *Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie*, 1982, 16 (1-2), p. 177-185.
[189] DIAZ OLVERA, Lourdes et SAHABANA, Maïdadi, *La diffusion des taxis-motos en Afrique de l'ouest*, Grenoble-Chambéry, 2007, 17p. (Colloque, 11, 12,13 Juillet 2007, Grenoble-Chambéry).

GRAPHIQUE 8: NIVEAU D'ÉTUDE DES COCHERS ET CHARRETIERS



Source : enquêtes : FAYE, Djib (Mars 2009)

Au-delà des aspects économiques, le faible niveau d'instruction ou l'analphabétisme est très présent dans cette catégorie socioprofessionnelle. En effet, 72% des jeunes charretiers interrogés à Saint Louis et 74,5% à Thiès n'ont pas dépassé le cycle primaire. Les analphabètes sont moins nombreux à Thiès et Saint Louis avec respectivement 22% et 14% à cause probablement de précoce « d'écoles françaises » et la culture intellectuelle très ancrée depuis la période coloniale.

En revanche, à Touba, le pouvoir religieux interdit toute installation ''d'écoles françaises'' considérées comme l'arme secrète d'une seconde forme colonisation, celle de l'esprit. Ce qui incite la majorité des familles à envoyer leurs enfants dans les écoles coraniques et dans une moindre mesure dans les établissements franco-arabes. Après quelques années d'apprentissage, ces jeunes sortent de cet enseignement sans métier ni formation qualifiante et se retrouvent pour la plupart cochers à Touba, la plus grande ville du *Baol*.

Au-delà des cochers et des charretiers, les chauffeurs de taxis « clandos » ou de cars urbains constituent aussi des actifs aux profils très hétéroclites.

II.1.2 Chauffeurs de taxis « clandos » : profils et pratiques

Pour être chauffeur de taxi clandestin au Sénégal, il suffit d'avoir un véhicule de transport de type « tourisme », d'adhérer à un groupement de chauffeurs détenant une station de transport, de payer la redevance à chaque chargement du véhicule et d'être en règle avec les autorités municipales en payant les taxes relatives au droit de stationnement. La baisse du pouvoir d'achat dans un contexte d'inflation permanente, de renchérissement des denrées de première nécessité et de croissance des dépenses familiales incite aussi les modestes salariés et les travailleurs sous-payés du secteur « informel » à déployer des stratégies de survie, notamment la conduite d'un taxi pour arrondir les dures fins de mois. Le « *transport occasionnel de personnes* » (Task Team, 2004)[190] avec un véhicule particulier s'est présenté pour beaucoup comme une nouvelle source possible de revenus dans une période de déficit d'offre et d'étalement périphérique des villes. Par exemple, certains chauffeurs de l'administration publique s'improvisent en toute illégalité et occasionnellement chauffeurs «*clandos*» pendant leur temps libre (fin de semaine) et aux heures de pointe avant et après le bureau. Ces tranches horaires correspondent parfaitement aux heures de forte demande pendant lesquelles les opérateurs de TC sont dépassés par les besoins de transport des usagers. De ce point de vue, un chauffeur occasionnel avance :

> « *Je n'ai pas de taxi, mais à bord de mon véhicule particulier, je peux prendre un client… Ainsi je parviens à compléter le prix d'achat du gas-oil. Nous faisons cela pour subvenir à nos besoins et nourrir nos familles* » (Diouf et al)[191].

Ces chauffeurs *« clandos »* occasionnels usent de subterfuges et de pratiques corruptives et échapper à la réglementation malgré les rapports conflictuels et très heurtés avec les taxis « permanents ».

---

[190] TASK TEAM. *Le secteur des transports routiers au Sénégal*, Juin 2004, 104p.
[191] DIOUF, Oumar ; FALL, Habib Demba et NIANG Doudou Sarr. « Dossier sur les transports urbains de Dakar et sa banlieue, l'enfer de la circulation à Dakar », Disponible: www.senegalaisement.com. Consulté le 07 Décembre 2012.

Ces derniers se sont professionnalisés dans le secteur en investissant dans un «*clando*» ou en étant embauché par un propriétaire de véhicule qui peut être un homme politique, un commerçant ou un policier. Si l'on se base sur les statistiques issues de nos enquêtes de Mars 2009, on peut retenir qu'il existe une relation entre l'absence de diplômes et le recours au métier de chauffeur de « *clando* ». L'un des profils atypiques du chauffeur de taxi « *clando* » est aussi le jeune chômeur visiblement désœuvré ayant connu un échec scolaire précoce. Selon nos enquêtes, 60,8 %, (Thiès), 71,7% (Saint Louis) et 79,2% (Touba) des chauffeurs de « *clando* », n'ont pas dépassé le niveau primaire. En effet, une forte proportion de jeunes appartenant à la classe d'âge de 18-35ans (il s'agit de 45% des chauffeurs de « clandos » enquêtés à Touba, 41,8% de ceux de Thiès et 38% de ceux de Saint Louis) s'oriente par pragmatisme vers la profession de chauffeur de « *clandos* » qui n'exige que le permis de conduire et la confiance d'un propriétaire. L'expérience et la durée de la formation comptent très peu comparée aux métiers précités. Ce métier apparaît donc comme une opportunité d'emploi quoique modeste pour ces exclus du marché du travail formel.

Tableau 7: Niveau d'étude des chauffeurs clandestins

Niveau/villes	Saint Louis		Thiès		Touba	
Analphabète	24	20%	10	08,3%	20	16,7%
Primaire arabe ou français	65	54,2%	97	80,8%	95	79,2%
Collège	24	20%	10	08,3%	03	02,5%
Secondaire	07	05,8%	03	02,6%	02	01,6%
Total	120	100%	120	100%	120	100%

Tableau 8: Age des chauffeurs de taxis clandos

Age/villes	Saint Louis		Thiès		Touba	
(18-25 ans)	56	46,7%	33	27,5%	62	51,7%
(26-35 ans)	30	25%	40	33,3%	33	27,5%
(36-45 ans)	16	13,3%	13	10,8%	15	12,5%
(46-60 ans)	12	10%	27	22,5%	06	05%
+ 60 ans	06	05%	07	05,9%	04	03,3%
Total	120	100%	120	100%	120	100%

Source : enquêtes : FAYE, Djib (Mars, 2009)

Parallèlement aux chauffeurs de taxis « *clandos* », le métier de chauffeurs de cars urbains est très ancien et remonte à l'apparition des premiers *cars rapides* en 1947 à Dakar et progressivement dans les villes secondaires après les indépendances.

II.1.3 Les chauffeurs de cars urbains

Les « *cars rapides* » et « *Ndiaga Ndiaye* » sont apparus dans un contexte d'absence totale de l'Etat en tant qu'opérateur de transport dans les villes secondaires sénégalaises. L'Etat s'est désengagé du secteur de transport public laissant derrière lui un vide exploité par le transport artisanal. Le secteur s'est renforcé partout dans les villes sénégalaises, créant de nombreux emplois dans un contexte de «contraction» du marché du travail, même si les chiffres officiels sur les villes de Touba, Thiès et Saint Louis n'existent pas pour l'instant. Parmi ces employés du transport urbain, les chauffeurs de cars occupent une importante place. Ce métier est une opportunité d'emploi qui passe souvent par l'étape de l'apprentissage en tant qu'apprenti ou *motor-boy*, laveur de voiture ou rabatteur. Pourtant quel que soit la ville sénégalaise, Touba, Thiès ou Saint Louis, on note que les conditions de travail des chauffeurs de car sont relativement difficiles et leur statut professionnel très précaire: absence de contrat de travail consigné par écrit entre le propriétaire et son chauffeur pour l'écrasante majorité, les termes du contrat sont souvent verbaux, protection sociale inexistante pour faire face à la maladie, au chômage ou à l'invalidité, travail pénible, tracasseries policières, etc. Pire, les relatons de travail entre les deux acteurs sont souvent basées sur des jeux d'intérêt qui

penchent souvent en faveur du propriétaire. Comme le montre Jérôme (Lombard, 2003), « *le chauffeur est mal payé et devra conduire à n'importe quelle condition pour gagner sa vie. Rarement déclaré, le chauffeur est souvent en position éjectable* » Le salaire mensuel d'un chauffeur de car se situant entre 40 000 et 60 000 francs CFA dans les années 1990 (Teurnier et Mandon-Adolehoumé, 1994)[192], n'a pas évolué depuis cette période. Nos enquêtes l'ont aussi montré, l'écrasante majorité des chauffeurs sont sous-payés. Le propriétaire peut rémunérer le chauffeur de deux manières : dans le premier type de contrat, un salaire mensuel est fixé. Le propriétaire se charge des taxes, des réparations du véhicule et de l'assurance. Mais, lorsque le versement journalier est fixé (entre 2 500 et 3 000 francs CFA) à l'avance, le propriétaire peut amputer la différence dans le salaire du chauffeur. Le second type de contrat présente plus d'avantages pour le chauffeur, mais aussi plus de risques. Le chauffeur prend en charge la totalité des frais d'exploitation et d'entretien du véhicule, mais aussi les charges annexes (les péages policiers, le carburant, les redevances versées aux « *coxeurs »*), avant de verser une somme fixe au propriétaire. Avec ce type de contrat, le chauffeur n'a pas de salaire fixe, et ses revenus correspondent à la somme restante après le versement. L'inconvénient réside dans les conditions de travail du chauffeur qui peut effectuer parfois de très longues journées de travail. Les journées de travail sont longues et pénibles, et le rythme est infernal. Hormis le temps de pause pour le repas, l'équipage est souvent opérationnel entre 6h00 du matin et 00h soit 18h par jour lorsque qu'il n'existe pas d'équipage de remplacement. Pour rentabiliser l'activité, le chauffeur est obligé de de surexploiter le véhicule, en repoussant les normes et la réglementation exigées par le transport moderne.

Au-delà de son profil, ses pratiques, le chauffeur a besoin d'un équipage complet pour mener efficacement son travail et les multiples tâches à bord de son car, pour cela un apprenti est chargé de l'assister et de l'aider.

[192] TEURNIER Pierre et MANDON-ADOLEHOUME, Béatrice. « L'intégration du transport artisanal dans un service public de transport urbain : le cas de Dakar », in Xavier, GODARD, *les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala, Inrets, 2002, 408p.

II.2 Les apprentis de cars: une passerelle pour devenir chauffeur

Un apprenti désigne de manière générale un apprenant dans un métier déterminé. Nous retrouvons ce métier dans de nombreuses professions comme la couture, la mécanique, la menuiserie, etc. Dans le transport, l'apprenti est un assistant-chauffeur, un receveur en Tanzanie ou *motor-boy* au Cameroun. Il est souvent recruté pour accomplir diverses tâches notamment le chargement du véhicule, les dépenses de repas quotidiens, le paiement des amendes et de la ristourne dans les gares routières et l'entretien du véhicule. Son rôle dans l'intermédiation entre le chauffeur et les « *péages policiers* » est une réalité.

L'apprenti n'est pas toujours comme il y parait inféodé au chauffeur, les jeux de pouvoir sont plus complexes qu'il n'y parait. L'apprenti est souvent choisi par le transporteur dans son entourage pour contrôler les recettes du véhicule, l'argent étant le nerf de la guerre. Les jeux du pouvoir peuvent donc s'inverser dans ce cas précis au profit de l'apprenti qui peut avoir de l'ascendance sur le chauffeur. Même s'il est choisi par le chauffeur parmi ses familiers, ses connaissances, celui-ci essaie d'entretenir avec lui d'étroites relations de confiance et de collaboration, sinon de complicité (Calas, 2006)[193].

Ceci étant, il est difficile de nier l'exploitation accrue et à moindre coût de l'apprenti à l'instar de nombreux travailleurs du secteur dit « informel ». L'apprenti qui ne bénéficie d'aucun contrat de travail est rémunéré quotidiennement 1 500 à 2 000 francs CFA pour des journées de travail très longues (14 à 18h). Pourtant, ce qui ressemble à une forme d'exploitation est pour l'apprenti une passerelle pour devenir chauffeur après l'obtention de son permis de conduire. Lors de nos entretiens informels avec des apprentis en Mars 2009 dans les gares routières et stations de transport à Touba, Thiès et Saint Louis sur la question relative à leur choix d'embrasser ce métier : la réponse la plus récurrente est la volonté d'accéder au statut de chauffeur et puis de chauffeur-propriétaire.

Mais, aujourd'hui avec la reforme progressive des transports urbains au Sénégal et l'organisation des transporteurs en GIE, le métier d'apprenti qui a toujours servi de tremplin et d'emploi provisoire pour de nombreux jeunes disparait progressivement, remplacé par les

[193] CALAS, Bernard. *De Dar es Salaam à Bongoland : mutations urbaines en Tanzanie*, Paris, Karthala, 2006, 392p.

receveurs employés par les GIE dans le cadre d'un système de billetterie qui laisse plus de traçabilité pour une gestion efficace et transparente des entreprises de transport dites 'informelles ». Les apprentis doivent penser à leur reconversion déjà à présent, ainsi que les « *coxeurs »*[194] qui ne sont plus indispensables dans le fonctionnement du secteur de transport urbain avec les minibus neufs.

II.3 Les « coxeurs »: acteurs organisateurs des lieux de transport

Appelés « *coxeurs »* en *wolof* au Sénégal, *manamba* au Kenya, les rabatteurs font l'objet d'une littérature abondante depuis quelques décennies dans la plupart des pays d'Afrique au sud du Sahara. Cette corporation est née dans un contexte de désorganisation du secteur des transports et d'absence de protection sociale pour d'anciens chauffeurs retraités, malades ou au chômage technique. L'objectif est double : permettre au « *coxeur* » d'avoir une source de revenus, en s'appuyant sur une solidarité destinée à réinsérer dans la vie active ces acteurs de la profession qui peinent à trouver un emploi. Selon, le secrétaire général de l'Aftu[195] : « c*es gens assurent leur survie grâce aux mandats que nous leur versons dans les gares routières*». Lors de nos enquêtes de terrain de Mars à Mai 2009, un *coxeur* avançait les propos suivants:

> *« Moi-même, j'ai mon permis de conduire. Mais je ne peux trouver dans l'immédiat une embauche comme chauffeur. Finalement, je suis rentré dans le métier de ''coxeur'' pour subvenir à mes besoins et à ceux de ma famille ».*

Le second objectif est d'organiser les gares routières et les stations de transport, notamment les départs des véhicules en fonction de leur ordre d'arrivée, informer et orienter les passagers vers le véhicule de leur choix dans un contexte sénégalais caractérisé par l'omniprésence de l'analphabétisme et l'absence de panneaux indiquant les destinations.

Les salaires des rabatteurs proviennent des redevances payées par les véhicules partant des gares routières et des stations de transport. Cette redevance varie en fonction du taux de remplissage, des tarifs de la destination, la catégorie du véhicule. Cette ponction peut

[194] Le terme wolof « coxel ko » qui signifie « coince-le ! ». Selon Serigne Mbacké Seck, les « coxeurs » sont des acteurs du transport qui officient dans les gares routières et au niveau des arrêts où ils monnayent leur service en procédant au remplissage des cars.

[195] Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain

atteindre 250 voire 500 francs CFA par véhicule. Ce prélèvement est partagé entre trois parties : la rétribution des « *coxeurs* », l'assistance sociale pour faire face aux besoins impératifs (baptêmes, mariages, maladies) et le reste est réinvestie dans des activités génératrices de revenus (l'achat de véhicules de transport, telecentres, etc.). La ponction réalisée sur les cars, estimée entre 1,3 et 4,5 milliards de francs CFA par an à Dakar (Seck, 2006), est difficilement mesurable dans les villes de Touba, Thiès et Saint Louis du fait de la réticence des responsables des gares routières à révéler les chiffres, mais aussi de la difficulté de recenser les redevances versées aux « *coxeurs* » dans toutes les stations de transport des trois villes. C'est pourquoi on dit souvent que « *le dos du véhicule de transport est large* » c'est-à-dire qu'il est générateur de revenus conséquents pour une large palette de personnes allant du propriétaire au « *coxeur* », en passant par le chauffeur, l'apprenti, les réparateurs, etc. C'est un véritable système de redistribution dans un contexte où les solidarités ne sont pas institutionnalisées.

Pourtant, cette corporation n'est pas si homogène que cela, elle est très hiérarchisée. Les *coxeurs* les plus âges sont chargés d'encadrer les jeunes *coxeurs* appelés *Ragoduiéro*[196], d'organiser les chaînes de solidarité (une caisse est souvent crée pour aider les *coxeurs* en cas de cérémonie familiale, de maladie ou au chômage) et de dénouer les conflits avec les chauffeurs, les clients ou les autorités municipales lorsque le besoin se fait sentir. Tandis que les *Ralou man* se trouvent au bas de l'échelle. Ils effectuent de longues journées de travail (8h à 21h). Leurs revenus sont irréguliers et leur protection sociale inexistante. On les reconnait par leur accoutrement assez original (jeans, casquette, tee Shirt et chaussures basket), et leur allure parfois agressive. Les *Ralou man* sont perçus par les motor-boys et les usagers comme des agresseurs violents et imprévisibles. Pourtant « *ce corps en apparence très périphérique est au cœur du dispositif des mécanismes de domination* » (Diouf, 2002). L'apprenti du véhicule ne peut refuser ni le service, ni le prélèvement du Ralou man s'il ne veut pas faire l'objet de menaces et d'attaques: dégonflage des pneus, immobilisation du véhicule ou déchargement des passagers.

[196] Le « Ragoduiéro » est un assistant du coxeur chargé de l'orientation des clients vers les véhicules, de lister des ordres de départ et d'arrivée des véhicules de transport.

A l'instar des apprentis, le métier de « *coxeur* » risque de disparaitre à l'avenir dans les villes de Touba, Thiès, Kaolack et Saint Louis, avec le renouvellement d'une partie du parc des *cars rapides* puisqu'il n'est plus au cœur du dispositif organisationnel du système de transport.

Ces transports « informels » ont une forte dimension sociale et économique dans les villes sénégalaises, notamment à Thiès, Saint Louis et Touba où ils participent fortement à la création d'emploi, allant du chauffeur aux « *coxeur* », en passant par l'apprenti, le vulcanisateur, le laveur de voiture, le mécanicien, le vendeur de pièces détachées et le marchand ambulant de bénéficier de revenus quoi que modestes

Ceci étant dit, les jeux de rôle et les relations de domination entre acteurs de transport ont abouti aux dysfonctionnements actuels du secteur qui ont pour noms : sectionnement des itinéraires, absence de visite technique, l'usage de véhicules vétustes, etc. Selon Irène Kassi (2007), on est confronté à un cercle vicieux dans lequel chaque acteur recherche auprès de l'autre une certaine faveur.

Chapitre 7. Les dysfonctionnements structurels du secteur des transports « informels »

Après une décennie de présence et de centralisme d'Etat, notamment dans la période allant de 1960 à 1970, l'orientation politique de l'Etat change radicalement avec le tassement de ses capacités financières favorisées par les crises économiques et les chocs exogènes. Les compagnies publiques de transport ont successivement périclité ou au mieux perdu des parts de marchés considérables.

Dans les petites et moyennes villes, l'absence de l'Etat est très remarquée dans un contexte d'explosion urbaine et d'accroissement des besoins de transport. En conséquence, les opérateurs de transports « informels » viennent ainsi combler le vide laissé par les transports publics. *« Leurs services sont cependant irremplaçables pour la population parce qu'ils drainent vers les lieux d'emplois et de services des populations qui ne sont pas desservis par aucun autobus* » (Salem, 1998) notamment la grande masse pauvre.

Cependant, les transports dits « informels » fonctionnent aux marges de la légalité en se dérobant de la réglementation en vigueur. Cela ne veut pas dire qu'il n'existe pas de règles, mais qu'elles sont contournées. Le transport souffre de nombreux disfonctionnements qui perdurent et précipitent le secteur dans la difficulté: vétusté du parc de transport, pollution, sectionnement des itinéraires, accidents de la circulation, absence de visite technique, «*péages policiers*», etc.

I.Un fonctionnement à la limite de la légalité

A l'opposé des villes des pays « riches » du nord caractérisées par un système de transport réglementé et organisé dans lequel la tarification, les horaires et les lignes sont définies et respectées par l'ensemble des acteurs, les transports des villes d'Afrique subsaharienne, évoluant essentiellement dans l'informel, se dérobent à la réglementation en vigueur pour supporter les coûts d'exploitation et proposer des tarifs adaptés au niveau de vie des classes populaires. Les transporteurs cherchent à rentabiliser leurs activités en réalisant des économies sur la rémunération et les conditions de travail du personnel (absence de contrat et de protection sociale, salaires bas,…), sur l'entretien des véhicules et la gestion des itinéraires par le fractionnement.

I.1 L'usage de véhicules vétustes malgré les contrôles techniques

Au Sénégal, des données précises sur l'âge du parc automobile font souvent défaut à l'échelle des villes, par ailleurs les recensements sont souvent menés à l'échelle de la région ou du pays. Mais, cela n'occulte en rien le constat général qui peut être fait sur l'état du parc automobile sénégalais qui est très vétuste si l'on se base sur les statistiques publiées par la Direction des Transports Terrestres. Dans la période 1976-2002, le renouvellement du parc a été lent et peu significatif avec comme conséquence principale la dégradation du parc automobile. Selon les données fournies par la Direction des Transports Terrestres en 2002, 50% des voitures particulières et 84% des transports en commun motorisés sont âgés de 16 ans et plus, en 2004, 83% du parc automobile est âgé de plus de 10 ans (DTT, 2002). Sur 10 véhicules immatriculés au Sénégal, 9 étaient des voitures d'occasion. Globalement, 90% du parc automobile sénégalais immatriculé et donc connu par la Direction des Transports ont été acquis d'occasion.

Même s'il y'a eu des efforts certains dans la première décennie des années 2000 pour rajeunir le parc de transport dans le cadre des politiques menées par les pouvoirs publics sur la réduction de l'âge des véhicules d'occasion importés, et le renouvellement du parc de transport au Sénégal comme en témoignent la baisse des nouvelles immatriculations de véhicules d'occasion de 8,5% en 2003, l'état des véhicules de transport n'a pas fondamentalement changé. Les véhicules âgés de plus de 15 ans représentent 70% du parc automobile sénégalais en 2007 au moment où seulement 18,9% sont âgés de moins de 10ans et 5% sont en dessous des moins de 3 ans. Cet état des lieux révèle une forte proportion des voitures d'occasion et un vieillissement du parc de transport avec l'accroissement de l'âge moyen estimé à 15 ans, et de 25 à 30 ans pour les autocars selon la DTT en 2008.

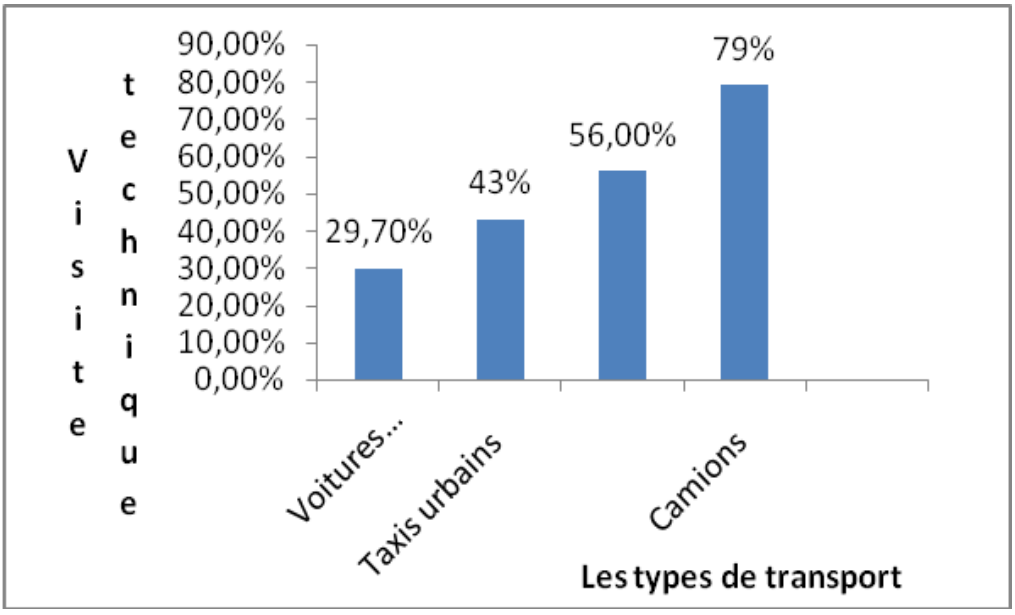
Ces véhicules de transport très vétustes[197] réussiraient difficilement à passer un contrôle technique très exigeant. Un contrôle technique est une vérification de l'état des organes d'un véhicule pour pouvoir décliner son aptitude à circuler sans mettre en danger la sécurité des personnes et des biens. Cela dit, le manque d'entretien et de contrôle technique sur de

[197] Ils sont dénommés *« Tétanos »* au Cameroun à cause de le mauvais état et les risques de blessures pour les usagers.

nombreux véhicules de transport détenus par des opérateurs privés malgré les annonces de bonne volonté lancées çà et là par les pouvoirs publics sur la nécessité de mettre sur les routes des véhicules fiables impactent sur l'état du véhicule notamment sur le freinage, la direction et l'éclairage. Il en découle des pannes fréquentes et des effets directs sur la qualité de service, les risques d'accident et de pollution de l'air. Malheureusement, les pouvoirs publics se révèlent impuissants à réguler le secteur et à imposer la visite technique via le contrôle policier. Les opérateurs privés échappent à cette règlementation en les substituant par les « *péages policiers*».

Dans les régions de Saint Louis, Diourbel et Thiès comme le montrent les graphiques ci-dessous, le taux de visite réalisé par rapport au parc total en circulation est faible. À Saint Louis, seule la moitié (51,9%) des véhicules immatriculés, 79% des camions semi-remorques et des tracteurs, 29,7% des voitures particulières et 43% des taxis urbains se sont soumis à la visite technique selon la Direction régionale des transports terrestres de Saint Louis en 2002. Le faible taux de contrôle des voitures particulières relève de la forte présence des taxis clandestins qui sont considérés comme des « particuliers », alors ces derniers ne passent pas souvent cet examen.

GRAPHIQUE 9 : LE CONTRÔLE TECHNIQUE SELON LES TYPES DE VÉHICULE À SAINT LOUIS

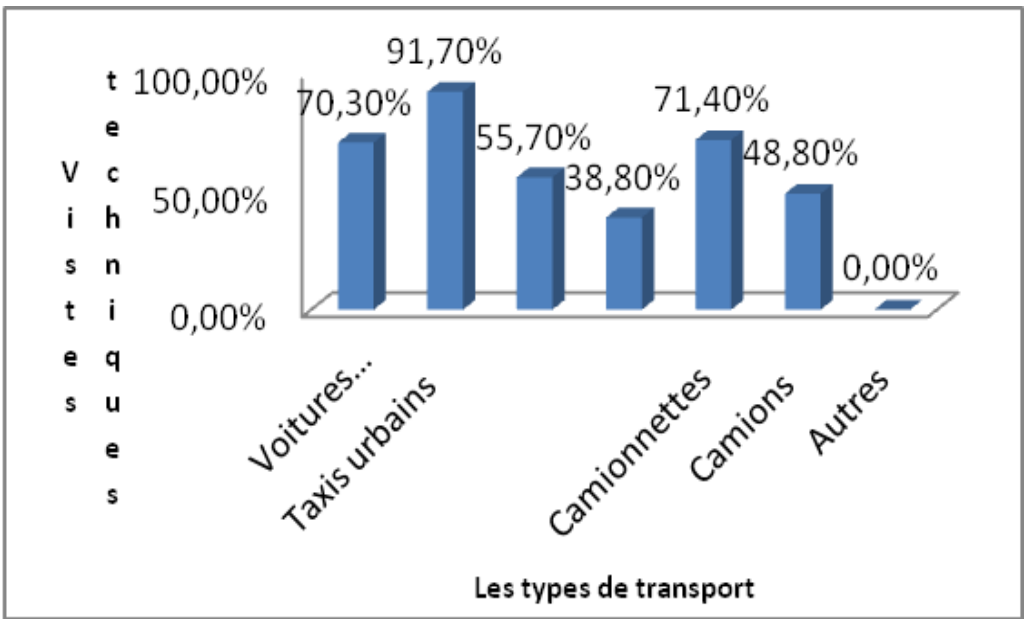


Division régionale des transports Terrestres de Saint Louis (2002)

À Diourbel, les contrôles techniques sont essentiellement effectués avec succès, avec 70,3% pour les véhicules particuliers, et 91,7% pour les taxis urbains. Ces véhicules qui appartiennent pour l'essentiel aux émigrés ou aux commerçants, à l'instar des camionnettes (71%), sont souvent bien entretenues par un parent proche qui contrôle la gestion. Ce type d'investissement est souvent la garantie d'un bon entretien du matériel roulant, du respect des règles sur le plan administratif et de régularité de revenus pour la famille du migrant.

En revanche, la faiblesse du taux de contrôle technique (38,8%) réalisé sur les cars urbains de Diourbel découle du refus de certains opérateurs de s'y soumettre à cause de la vétusté du parc.

GRAPHIQUE 10: LE CONTRÔLE TECHNIQUE SELON LES TYPES DE VÉHICULE À DIOURBEL



Division régionale des transports terrestres de Diourbel (2006)

La question de l'efficacité de la visite technique se pose avec acuité. Le contrôle technique qui doit servir de filtre pour les véhicules inaptes à la circulation n'est pas effectué dans des conditions techniques optimales. Les services compétents réalisent le contrôle technique à l'œil nu sans véritable diagnostic de fond sur l'état réel des différents organes du véhicule (les freins, la « direction », les amortisseurs, etc.). Il s'y ajoute que dans leur

écrasante majorité, les règles de délivrance de la visite technique ne sont pas respectées. La corruption gangrène tout le système depuis les centres de contrôle jusqu'aux « *péages policiers* » Blundo et De Sardan (2001)[198] ont pointé du doigt cette corruption avec quelques agents engagés dans des pratiques illicites qui ne contribuent pas à clarifier le rôle de l'autorité publique ni à la légitimer. Il suffit de s'acquitter, outre la taxe obligatoire, d'une somme supplémentaire destinée à l'agent pour passer le contrôle technique du véhicule sans embûches. Ces petites pratiques corruptives qui se sont généralisées dans toutes les sphères de l'administration ne laissent aucune trace palpable vu leur action souterraine. D'autres moyens sont aussi utilisés pour contourner la réglementation. Certains chauffeurs usent de stratagèmes efficaces en louant des pièces de rechange (pneus, phares etc.) à des vendeurs de pièces de rechange d'occasion le temps de se soumettre au contrôle technique. Dès que la visite est effectuée, les pièces sont démontées et restituées au loueur. Le contournement des règles interpelle sur la question de la fiabilité des organes des véhicules de transport qui sont en état de détérioration avancé avec de risques d'accidents de circulation mortels sur les routes.

Au-delà des problèmes techniques, les problèmes économiques expliquent en partie la vétusté du parc de transport. De toute façon, il est difficile d'escompter le maintien sur les routes de véhicules de transport en bon état et exempts de tous reproches (Rochefort, 2000) à cause de la faible rentabilité du système de transport « informel ». Les tarifs de transport payés par la grande masse pauvre ne peuvent permettre un rajeunissement régulier du parc de transport avec les seuls moyens des opérateurs. Comme le montre bien Latouche (1998)[199] : « *…d'une clientèle sans revenus, on ne peut pas escompter la fortune, mais c'est déjà une belle réussite que d'en tirer de quoi survivre …* ».

En tout état de cause, le parc automobile sénégalais est globalement délabré et inadapté aux exigences techniques avec de réels impacts sur la qualité du service, sur la pollution et la sécurité routière.

---

[198] BLUNDO, Giorgio et De SARDAN Jean Pierre. « La corruption au quotidien en Afrique de l'ouest », *Politique africaine*, n° 83, Octobre 2001, 30p.
[199] LATOUCHE, Serge. *L'autre Afrique, entre don et marché*, Paris, Albin Michel, 1998,247p.

I.2 Les impacts de la pollution de l'air et des accidents sur la collectivité

Qu'à cela ne tienne, le trafic automobile est la principale cause de la pollution de l'air dans les grandes villes sénégalaises dans lesquelles des véhicules très vétustes circulent majoritairement au diésel et émettent du dioxyde d'azote (NO2), de l'ozone (O3), du dioxyde de soufre (SO2), et du monoxyde de carbone (CO). Selon l'institut de recherche norvégienne (IRN), les véhicules de transport notamment les vétustes taxis et *cars rapides,* dégage 32% des gaz nocifs à Dakar en laissant échapper d'épais nuages de fumée noire. Les normes environnementales fixées par l'OMS sont sept fois dépassées avec le rejet de gaz à effet de serre.

Même si la pollution n'est pas par expérience, au même niveau qu'à Dakar, on note qu'elle est présente dans les agglomérations urbaines de Touba, Thiès et Saint Louis, pour lesquelles nous ne disposons pas données chiffrées. Ce sont des véhicules âges et vétustes (Renault Saviem 2,3 et 4, R4, R5, Peugeot 504, 505, etc.) qui ne sont plus fabriqués par les constructeurs depuis plus de deux décennies.

Aux graves problèmes de pollution avec des incidences réelles sur la santé des populations viennent se combiner le bilan catastrophique des accidents de la route au Sénégal et notamment dans les grandes métropoles urbaines. Les statistiques sur les accidents de la circulation sont mesurées par la Direction des Transports Terrestres à l'échelle de chaque région avec les données fournies par la gendarmerie et la police. Par conséquent des données par ville sont rares, voire inexistantes. Nous avons donc opté de travailler sur des chiffres globaux à l'échelle du pays et des régions notamment Diourbel, Thiès et Saint Louis.

Ces données chiffrées suivantes montrent que le nombre d'accidents lié à la circulation routière est très élevé au Sénégal et plus particulièrement dans les régions qui abritent les grandes agglomérations urbaines. Si les chiffres officiels sur le nombre de tués sur les routes prêtent à discussion puisqu'ils s'avèrent incomplets et parfois dérisoires, tout le monde s'accorde sur la croissance du nombre de tués par accidents de la route entre 1995 et 2000. Selon les données fournies par la Direction des transports terrestres (2008), le nombre de tués de la route a grimpé de 44% en l'espace de 4ans c'est-à-dire entre 1995 et 1999, en passant de 448 à 646 morts. En 2001, on compte 3269 accidents corporels dont 689 morts sur le territoire national : 184 (27,3 %) à Dakar et 96 (14,3%) à Thiès et 60 (9%) à Touba dont une majorité

lors du grand « *Magal* » de Touba**.** L'axe Dakar-Thiès-Touba (RN3) cumule près de la moitié des tués de la circulation. Cette hécatombe relève de la densité de la circulation, des parcs automobiles très fournis dans ces trois métropoles urbaines les plus peuplées du pays et de la défaillance humaine. En somme entre 2002 et 2011, soit en une période de dix ans, 3177 personnes dont 1205 piétons ont été tués soit une moyenne annuelle de 318 morts même si le nombre de victimes a baissé ces derniers années sur les routes selon les chiffres de la DTT (2009) et les Bulletins d'analyse des accidents corporels fournis par la gendarmerie sénégalaise (2011).

Tableau 9: Les accidents de circulation au Sénégal entre 2000 et 2009

Années	Véhicules impliqués	Accidents	Tués	Blessés graves
2000	3812	2912	673	2067
2001	4383	3269	689	2422
2002	4827	3799	758	3049
2003	5147	4078	416	2490
2004	4071	3277	268	1565
2005	4611	3599	440	2301
2006	4406	3420	286	1925
2007	4229	3179	320	2294
2008	3959	2962	277	1784
2009	3606	2497	187	1962

Source : Direction des transports terrestres (2009)

Pour illustrer les dysfonctionnements qui peuvent pour conséquences principales les accidents de la route, nous avons pris l'exemple de la catastrophe maritime du *Joola* qui cristallise à elle seule toutes les causes des accidents de transport au Sénégal. Le naufrage du bateau le *Joola* qui a eu lieu le 26 Septembre 2002 aux larges des côtes gambiennes avec près de 2000 personnes tuées, est causé par la défaillance et l'irresponsabilité humaine, la surcharge, la vétusté, des problèmes techniques, une visite technique incomplète et les non-conformités passées sous silence. C'était un bateau vétuste avec un moteur en panne et un autre en rodage, surchargé (2000 passagers contre 580 places disponibles soit plus de 3 fois plus que sa capacité de charge) et mis à flot alors qu'il sortait d'une réparation inachevée. Cette description est la triste réalité des transgressions constatées dans les transports au

Sénégal notamment sur les routes avec souvent des conséquences graves sur la collectivité en termes d'accidents mortels aussi bien pour les usagers que pour les piétons.

La vétusté des véhicules de transport est l'une des causes principales des accidents de la circulation avec l'indiscipline et l'absence de formation adéquate dans les règles de conduite. Du point de vue de Mandiaye Gaye (2011)[200] : « *le parc automobile compte des véhicules âgés et très vétustes qui roulent bon an, mal an encore, sur un réseau routier extrêmement détérioré et très délabré par endroits. Ce qui occasionne de toute évidence les nombreux accidents mortels, auxquels nous assistons impuissants tous les jours*». Près des trois quarts des véhicules impliqués dans les accidents de la route sont mis en service depuis plus de 10 ans, et un tiers depuis plus de 20 ans.

Au vieillissement du parc de transport viennent s'ajouter des problèmes liés à la défaillance, à l'irresponsabilité et à l'indiscipline des chauffeurs. Selon Maïdadi Sahabana (2003)[201], le mode de fonctionnement des artisans transporteurs les amène à prendre des risques inconsidérés : non-respect du code de la route, vitesse excessive, dépassements dangereux, arrêts intempestifs, etc. Pratiquement, la grande majorité des accidents mortels sur ces routes sont liés aux problèmes de discipline, à l'absence de formation adéquate à la conduite (le permis de conduire est souvent acheté par le biais de la corruption), à l'immaturité des jeunes conducteurs, à la négligence et à la somnolence surtout lors des trajets nocturnes. C'est en ce sens que le Directeur de la nouvelle prévention routière accuse :

> « *Il y a un nouveau type de chauffeur non respectueux des règles, indifférent, indiscipliné de façon notoire, irresponsable et qui est conforté dans son comportement par l'impunité*»[202].

Ce comportement est observable dans toutes les grandes villes sénégalaises notamment dans la ville religieuse de Touba où l'incivisme est d'autant plus grand que les représentants

[200] GAYE, Mandiaye. *La problématique de la citoyenneté au Sénégal*, L'Harmattan, juillet 2011, 310p.
[201] SAHABANA, Maïdadi. « Le Joola, Ndiaga Ndiaye, cars rapides, les victimes des transports en commun, l'affaire de tous ? », *Revue Transports*, n° 419, 2003, p177-180.
[202] Le populaire, recrudescence des accidents mortels : les cars rapides, les « *Ndiaga Ndiaye* » et les camions sèment la mort sur les routes depuis Mars, 28juin 2011.

de l'État n'ont pas droit de cité (Cherruau, 2010)[203]. La circulation est chaotique, et le code de la route est souvent ignoré. L'essentiel des accidents de la route impliquent souvent de jeunes chauffeurs sans expérience, ni maitrise de la conduite et du code de la route.

PLANCHE 14 : LES ACCIDENTS DE LA ROUTE DANS LES VILLES AU SÉNÉGAL

Un accident de la circulation dans le centre de l'île de St Louis à proximité du gouvernorat : un car rapide est ici en collision avec un véhicule deux-roues. **FAYE.D (Mars 2009)**

Ceci étant dit, il est à noter globalement une baisse progressive du nombre d'accidents sur les routes sénégalaises depuis les années 2000. Le nombre d'accidents corporels est passé de 3990 en 2002 à 2497 en 2009. Les accidents mortels ont aussi considérablement diminué en passant de 673 en 2000 à 187 morts en 2009 au Sénégal soit une baisse de 72% selon la Direction des Transports Terrestres. Entre 2005 et 2009, il a été enregistré une moyenne de 3

[203]CHERRUAU, Pierre**.** **«** Touba, la Mecque des mourides », 13 Décembre 2010, Disponible http/www.lemonde.fr.

130 accidents causant 300 décès au niveau national alors qu'elle était de 3467 accidents et près 560 morts entre 2000 et 2004. Cette baisse est la conséquence d'une combinaison de facteurs : les campagnes de sensibilisation et la formation des chauffeurs notamment ceux des minibus Tata, la congestion qui réduit les vitesses de circulation dans les grandes artères des centres urbains, la réhabilitation des routes nationales, etc.

Tableau 10: Les accidents de circulation dans quelques pays d'Afrique

Pays	Accidents	Tués	Blessés
Burkina Faso	-	500	6 000
Cameroun	7 020	1 450	11 604
Mali	7 683	375	3 481
Gabon	1 975	208	760
Mauritanie	2 028	221	3 094
Niger	4 338	616	6 827
Côte d'ivoire	6 000	500	-

Source : Direction des transports terrestres (2009)

De toute façon, la comparaison sur les chiffres des accidents à la circulation au Sénégal à ceux de quelques pays africains peut être intéressante. Parmi les sept pays africains choisis, le Sénégal est celui qui a eu le moins d'accidents mortels et le moins d'accidents de la circulation à population plus ou moins égale avec la Côte d'ivoire, le Cameroun, le Mali et le Niger, même si les statistiques peuvent prêter à discussion. Du point de vue Maïdadi Sahabana (2003), la situation est plus alarmante au Cameroun, où sur le seul axe Douala-Yaoundé, on avance le chiffre de 700 morts annuels dont une bonne partie impliquant les autocars de transport de passagersi, soit plus que l'ensemble des victimes sénégalaises officiellement enregistrées. Cette décroissance du nombre d'accidents de la route au Sénégal pourrait être liée aux campagnes de sensibilisation routière. Mais, les résultats peuvent être meilleurs si les pouvoirs publics acceptent de reformer le permis de conduire qui nécessite de traduire le code de la route en *wolof*, de mettre en place le permis à point magnétique pour éviter la prolifération des « faux », de durcir le contrôle technique par le biais de centres modernes et enfin rendre plus accessible les véhicules neufs par la baisse des taxes qui peuvent représenter jusqu'à 45% du prix du véhicule.

Pourtant les transgressions relevées sur les routes sont accentuées par un contrôle policier laxiste et complice. Les agents de police n'ont-ils pas failli dans leur fonction de régulation en mettant en place des « péages » illégaux?

I.3 Quel contrôle policier ?

Le mode de fonctionnement ''pathologique'' des transports urbains et interurbains au Sénégal constitue un terreau propice à la dérèglementation du secteur avec véhicules vétustes à l'éclairage déficient, aux pneus usés, parfois sans contrôle technique, ni certificat d'assurance. La liste est encore très longue. La déréglementation est poussée à son paroxysme.

Ces dysfonctionnements conduisent de manière générale les chauffeurs à se soumettre aux arrangements et pratiques corruptives, notamment les « *péages policiers* ». La police et la gendarmerie représentantes de la loi, et chargées de mener des contrôles sur les routes, ont réussi à organiser sur l'ensemble du territoire national des contrôles systématiques sur tous les véhicules de transport. Mais, force est de constater que les jeux d'acteurs ne masquent pas le caractère illicite de pratiques banalisées dont les chauffeurs de transport collectif sont les victimes quotidiennes. Les rapports de force entre les chauffeurs et les services de police ou de gendarmerie chargés de contrôler la circulation sont déséquilibrés. Pratiquement aucun véhicule de transport n'échappe au racket policier sous peine de contraventions plus lourdes. Tous les chauffeurs de transport, même ceux qui sont en règle, sont systématiquement et illégalement ponctionnés «*sans qu'aucune intermédiation ou qu'aucun service ne soit véritablement fourni »* (Blundo et De Sardan, 2001). C'est en ce sens, qu'un chauffeur de taxi « clando » remarquait pertinemment : « *qu'il vaut mieux avoir les poches pleines plutôt que d'être en règle»* et que « *les jeunes policiers se comportaient comme s'ils n'avaient pas de salaire*».

Pourtant, cette petite corruption quotidienne, considérée par certains comme un moyen de redistribution sociale des ressources détournées, est au fur et à mesure légitimée et amplifiée par les crises multiformes : sociale, économique et alimentaire qui ont atteint leur apogée en 2008.

Ces pratiques corruptives qui constituent un moyen pour les agents de la circulation « d'arrondir » leurs fins de mois ne se font-elles pas au détriment de l'ordre et du respect des

règles et lois établies ? N'encouragent-elles pas l'indiscipline, l'anarchie et les accidents de circulation ?

Dans la plupart des villes sénégalaises notamment à Touba, Thiès et Saint Louis, la transgression des règles et des lois est une réalité banale et courante dans le secteur des transports. Elle est beaucoup plus prégnante dans la ville religieuse de Touba qui est dotée d'un statut d'exterritorialité de fait, c'est-à-dire qu'elle est une sorte de zone franche hors de la République où la loi ne s'applique pas. C'est la «*police du khalife*», *Safinatoul Aman*, qui fait la loi. Donc, l'État et ses structures de contrôle sont peu présents d'autant plus que la ville religieuse n'a inauguré sa première brigade de police et sa gendarmerie que récemment avec des effectifs très faibles.

Dans les trois villes, les agents de police chargés de la circulation sont régulièrement tentés par la corruption. Les chauffeurs sont contraints de verser une ponction quotidienne de mille cinq cent francs CFA (2,3 euro) soit cinq cent franc par « *montage policier* ». Le commissariat de police s'est organisée de telle sorte trois policiers sont positionnés dans des endroits stratégiques de la ville pour contrôler la circulation. La rue dit qu'il s'agit d'une véritable organisation structurée depuis le sommet des commissariats. Cela dit, ces policiers prennent moins de risques en ayant recours à un « *coxeur »* qui sert d'intermédiaire dans la collecte de l'argent de cette extorsion. Le « *coxeur »* signale discrètement à l'agent les chauffeurs récalcitrants et coriaces qui feront l'objet de sanctions pouvant aller jusqu'à l'immobilisation du véhicule.

Pour des parcs estimés à 500 cars urbains à Touba, 70 à Saint Louis et une centaine de à Thiès, selon les chiffres fournis par les différents syndicats des transporteurs, l'argent issu de cette corruption peut atteindre des sommes allant de 100 000 et 500 000 francs CFA par jour selon la ville.

I.4 Les goulots d'étranglement : le rôle de la circulation urbaine

Les événements périodiques notamment les fêtes religieuses annuelles constituent au Sénégal des moments privilégiés pendant lesquels mobilités interurbaines et rurales sont très intenses. Il s'agit essentiellement du « *Magal* » de Touba, du Gamou de Tivaouane, de la célébration des deux « *Rakats* » à Saint Louis, du pèlerinage chrétien de Popenguine (sur la petite côte sénégalaise) et de la fête de la « Tabaski ». Bien entendu, ces fêtes sont une occasion pour se rendre dans sa ville ou son village d'origine. « *Dakar se ''dégarnit'' de sa*

population. Les gares routières de la capitale ne désemplissent pas. Chacun cherche coûte que coûte à rallier sa ville ou son village natal pour y passer la fête…» (Bacaly, 2010)[204]. Lors du « *Magal* », Touba devient en quelques jours le centre du Sénégal, et Dakar découvre qu'elle n'est pas la seule ville du Sénégal capable d'exercer son influence sur les autres. L'atmosphère calme des autres grandes villes du pays pendant cette fête religieuse mouride témoigne de la forte attractivité de Touba. Villes et campagnes déversent sur la ville sainte une partie de leurs habitants avec des effets considérables sur la circulation urbaine. Toutes les artères menant vers le centre-ville, « *Ocass* » et la grande mosquée, sont quasiment congestionnées par le trafic et l'occupation de la voie publique par les commerces et les marchands ambulants. Les infrastructures et les équipements urbains sont dépassés par les besoins considérables des de 2,5 millions de pèlerins en plus de ses habitants estimés à 643 000 selon le district Médical de Touba en 2010. Le trafic automobile entrant dans la ville religieuse est estimée à cette période à 68 000 entrées en 2008 selon l'Agence des routes et 110 000 selon le cabinet Emergence Consulting en 2011[205] même si ces chiffres prêtent à discussion. Ces flux très intenses suivent les principales artères urbaines : la route nationale 3 qui dessert MBacké, Diourbel, Bambey et Thiès et qui supporte 17 000 entrées ; la route de Darou Mousty qui relie Touba à Louga, Kébémer, Saint Louis et Tivaouane avec 12 000 entrées et 10 000 pour la route de Dahra qui assure la jonction entre Touba et la localité du même nom, Linguère et Matam. Le trafic sur les autres routes du réseau (Routes de Ndiouroul, Touba Bélél et Alieu) est plus faible puisqu'elles desservent essentiellement des zones rurales que de grandes agglomérations urbaines. Globalement, de nombreux bus, minicars, cars « *Ndiaga Ndiaye* », camions, les taxis « brousse », motos et voitures particulières aboutissent à Touba. Les gens affluent aussi en camions ou en charrette depuis les villages environnants et convergent cette fois-ci vers le cœur de Touba, notamment vers la grande mosquée et autres lieux sacrés. Des goulots d'étranglement gigantesques sont notés. L'observation d'une image aérienne le jour du « *Magal* », montrerait probablement, une marée humaine massée autour des principaux points

204 Bacaly. M. « Célébration de la Tabaski, Dakar se vide, le prix du transport flambe ». En ligne, l'observateur Mardi 16 Novembre 2010.

205 LO MOUBARACK. *Monographie sur l'impact socio-économique du grand Magal de Touba au Sénégal*, Emergence Consulting, Novembre 2011, 95p.

d'attraction (mosquée, cimetière, marchés centraux, la maison du Khalife général ou des khalifes de lignages…) et des pénétrantes suivant le plan radioconcentrique de la ville.

À l'instar de Touba pendant le *Magal*, Saint Louis et Thiès sont aussi congestionnées respectivement lors du « *Magal* » des deux « *Rakats* »[206] et du Gamou de Tivaouane. Il est évident que la ruée des talibés vers ces villes n'est pas sans conséquences sur les déplacements que ça soit sur le site insulaire éclaté de Saint Louis ou sur le carrefour Thiéssois qui est incontournable dans le trafic national. La circulation automobile y est très difficile.

En tout état de cause, les règles sont bafouées par les opérateurs de transport, et ces transgressions aboutissent souvent à des dysfonctionnements auxquels les pouvoirs publics ont trouvé nécessaire d'ajouter une dose de régulation et de réglementation pour limiter les dérives.

[206] Ahmadou Bamba, fondateur de la confrérie des mourides, aurait accompli deux « Rakats » devant le gouverneur du Sénégal à Saint Louis le 5 septembre 1895 pour montrer sa résistance et son refus de soumission à l'autorité coloniale. La signification de cette invocation est d'autant plus symbolique qu'elle avait pour but de montrer que Dieu est la seule autorité à laquelle il se soumet. Les accusations de préparation de guerre sainte et sa résistance lui valurent des déportations et des résidences surveillées successives. Depuis, cette prière est commémorée tous les ans par la communauté mouride. Pour les mourides, ce *Magal* symbolise à la fois la victoire de la foi sur la force, de la vérité sur le mensonge. Il est célébré tous les ans dans la semaine du 30 Août au l5 septembre.

Chapitre 8 : Les politiques publiques dans le secteur des transports urbains

La forte déréglementation notée dans le système de transport « informel » nécessite de la régulation et des réformes structurelles. Mieux, L'Etat a pour mission de moderniser les transports « informels » à travers la construction d'infrastructures de transport, le renouvellement du parc de transport et la régulation des importations de voitures d'occasion.

En revanche, les collectivités locales, qui ont hérité de compétences déléguées dans le cadre des politiques de décentralisation de 1996, peinent aussi à solutionner ces problèmes structurels liés au transport à cause surtout des faibles ressources financières, humaines et techniques. Le rythme d'urbanisation ne leur a jamais laissé le temps de répondre aux besoins considérables des agglomérations urbaines qui sont de plus en plus de vastes et peuplées.

I. L'action de l'Etat dans le transport

I.1 Les politiques de modernisation des infrastructures de transport

Les premières politiques de transport et d'aménagement du territoire ont connu leurs balbutiements dans les années 1960, période pendant laquelle le réseau routier sénégalais commence concrètement à prendre forme. Six plans quadriennaux de transport ont été élaborés et mis en œuvre entre 1961 et 1985 grâce aux financements de la coopération internationale. Ces plans successifs ont permis de construire l'essentiel du réseau routier sénégalais. Il s'agit de quelques 2860 km de routes bitumées et plus de 5000 km de pistes furent construites. Mais, avec les plans d'ajustement structurels et le désengagement partiel de l'Etat, le secteur du transport est soumis à une politique de restructuration profonde.

Si le PAST 1 (Plans d'Ajustement Sectoriel des Transport) étalé sur toute la décennie des années 1990, a prôné les réformes institutionnelles avec la privatisation de l'entretien routier et le recentrage de la Direction des Travaux Publics dans une fonction de conception et de contrôle, le PST 2, projet sectoriel des transports, qui est entré en vigueur en 2000, cherche à rendre efficace les services de transport par la privatisation des entreprises publiques de transport et la réhabilitation des routes dégradées. L'Etat (47,6%) et les bailleurs de fonds,

notamment la Banque Mondiale (52,4%), ont investi 500 milliards en 13 ans, dans la période allant de 1993 à 2006, selon les chiffres fournis par le Ministère des infrastructures. Le financement des transports est le premier secteur public en termes de masse budgétaire au Sénégal. Entre 2000 à 2008, dans le cadre des grands chantiers du chef de l'Etat et des programmes de modernisation, l'Etat a investi 1 140 milliards francs CFA en 8 ans soit plus du double de ce qui a été injecté dans le secteur dans la période précédente.

Concrètement, les villes de Thiès, Touba et Saint Louis sont directement concernées par cette nouvelle politique de « rattrapage d'urgence » basée sur un développement appuyé des territoires sous-équipés (Alvergne, 2008). Elle a consisté au renforcement des équipements à Thiès en 2004 dans le cadre de l'organisation tournante de la « fête de l'indépendance » avec un programme de réhabilitation et de modernisation d'équipements publics et de VRD en déliquescence datant pour l'essentiel de l'époque coloniale. De nombreux travaux de voirie et sont réalisés dans la cité du rail : l'avenue Caen qui est le prolongement la RN2 de l'entrée ouest de la ville vers l'hôtel de ville sur une distance de 2,8km est élargie, et transformée en une route « deux fois deux voies » avec une circulation plus fluide ; la construction de la Voie de Contournement Nord (VCN) est construite sur une distance de 10,8km pour atténuer la circulation et les engorgements du centre-ville ; la route de Nguinth est bitumée sur une distance de 2,6km pour relier la ZAC. La réhabilitation des axes de transport et la construction de nouvelles routes ont fortement structuré la cité du rail, qui est en proie au trafic de transit lié à sa situation de carrefour stratégique.

À Saint Louis De grands chantiers de transport ont aussi été réalisés, notamment la réhabilitation du vétuste pont Faidherbe, qui date de 1895. Ce fût un long processus. Les rapports d'étude menée entre 2002 et 2005 faisaient déjà état de signes de faiblesses alarmants au niveau des structures principales avec des risques d'effondrement ou d'accidents graves du pont. Sa vétusté ralentissait les échanges économiques et sociaux entre l'île, la Langue de Barbarie et Sor. Trois ans plus tard après les rapports d'expertise, les travaux menés sur le pont sont achevés en 2011. La réhabilitation du pont est un enjeu primordial pour le développement et la redynamisation de l'économie urbaine notamment le tourisme, le commerce, l'industrie et la pêche. Saint Louis sort peu à peu de son déclin et de sa léthargie qui semblait inéluctable.

En revanche, Touba a profité de son statut de ville religieuse et des rapports séculaires que les marabouts mourides ont toujours noués avec les pouvoirs publics. Ces relations

d'échange de service sont déterminantes dans la politique de modernisation de la ville religieuse qui a bénéficié récemment de nombreuses infrastructures de transport dont la voie de contournement de Ngabou, la route Touba-Khelcom, l'élargissement de la route nationale entre Touba et M'Backé, le renouvellement partiel du parc de cars urbains remplacé par des minibus *Tata*, etc.

I.2 Les importations de véhicules d'occasion : entre libéralisation et mesures restrictives

La libéralisation de l'économie sénégalaise imposée par le FMI dans un contexte d'ajustement structurel a poussé les pouvoirs publics à ouvrir le marché d'importation de véhicules d'occasion par des décrets supprimant les limites d'âge, et baissant les droits et les taxes de douanes. Ces mesures qui étaient destinées à renforcer l'initiative privée dans le secteur des transports et la concurrence, pour impulser la baisse des tarifs de transport dans un pays économiquement pauvre, contribueront à la dérégulation totale du secteur avec le foisonnement de véhicules de plus en plus vétustes et des opérateurs de transport peu encadrés qui transgressent aussi les règles en permanence.

De toute façon, la loi de Juillet 2003 est promulguée dans ce contexte, une décennie après la libéralisation sauvage du marché automobile, pour arrêter « l'hémorragie », l'importation de véhicules très âgés. Cette politique restrictive a- t-elle révolutionné le secteur du transport au Sénégal ?

En s'inspirant de la politique de renouvellement du parc de transport menée récemment par les pouvoirs publics nigérians et marocains, le Président de la république, Abdoulaye Wade, dès son arrivée au pouvoir au Sénégal en 2000, décide de prendre le contre-pied de son prédécesseur en mettant en œuvre des mesures qui consistent à renouveler le parc de transport et bloquer l'importation de voitures jugés trop âgées. Dès lors, des véhicules de transport neufs de marque indienne, chinoise ou iranienne sont montés dans les usines locales de Thiès et mises à la disposition des opérateurs de transport (transporteurs et chauffeurs à travers leurs syndicats) et l'importation de voitures vétustes et âgées de moins de 8 ans ou de 10 ans selon le type et la capacité de charge, est prohibée.

La loi de juillet 2003 est un levier fondamental dans le processus de renouvellement du parc de transport au Sénégal. Cet arsenal législatif vise à préserver les usagers des véhicules vétustes, inconfortables et dangereux, mais aussi à protéger l'environnement de la pollution.

De toute façon après deux ans et demi de tractations, de pressions et d'oppositions fermes et rudes entre l'Etat par le biais du Cetud, et les lobbies de transporteurs et d'importateurs de véhicules, cette nouvelle règlementation est finalement promulguée le 31 juillet 2003. Son contenu nous renseigne sur les règles et les limites fixées selon la catégorie, le mode, le PTAC, le nombre de places, l'âge et la puissance du véhicule. En effet, il est interdit d'importer au Sénégal:

- Des véhicules de tourisme âgés de plus de 5 ans.
- Des véhicules utilitaires de moins de 3,5 t âgés de plus de 5 ans
- Des véhicules de transport de personnes comportant un minimum de 7 places et âgés de plus de 8 ans.
- Des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 t PTAC âgés de plus de 10 ans.
- Enfin des cycles et cyclomoteurs usagés d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm3.

Il est à noter une baisse de 30% du nombre de véhicules d'occasion importés au Sénégal, qui passe de 10 000 à 7 000 véhicules entre 2003 et 2006 (DTT, 2008). Ce qui est apparemment un point positif dans la lutte contre la pollution et l'insécurité routière. Le nombre d'immatriculation de véhicules d'occasion a aussi baissé de 8,5% en 2003 par rapport à l'année 2002. La vente de véhicules neufs a toujours connu une évolution exponentielle même avant la réforme de la politique d'importation, en passant de 1232 en 1994 à 2247 même si elle s'est accélérée à partir de 2001 avec la nouvelle réglementation. Les véhicules neufs se sont accrus en valeur absolue sur la période 2001-2011 de 2247 à 6000 unités.

Tableau 11: L'Evolution du marché des véhicules neufs au Sénégal

Années	Véhicules neufs
1994	1232
2000	2156
2001	2247
2005	3924
2006	4989
2007	5812
2011	6000

Source : SME Toolkit (2007) et Ministère des transports (2011)

Au-delà des aspects positifs de ces restrictions sur l'état général du parc automobile au Sénégal, les recettes douanières procurées par les importations de véhicules de transport ont augmenté pour atteindre plus de 3 milliards fcfa en 3 mois (Mai à juillet 2012) selon l'administration douanière. Un entretien avec un responsable de la Direction des Mines à Dakar nous a permis de constater l'apport financier de cette nouvelle mesure. Il nous affirme avec force que :

> « *Les taxes sur les véhicules neufs et ceux de moins de 5 ans ou 8 ans ont permis à l'Etat de combler les pertes de rentrées financières occasionnées par la baisse des importations de véhicules d'occasion*. *Les taxes sur les véhicules neufs importés (droits d'entrée, taxe de valeur ajoutée et certificat d'immatriculation) sont estimées à 45% de la valeur du véhicule* ».

Cependant, ces nouvelles mesures se sont avérées inefficaces sur certains points à cause des contraintes relatives à l'accès aux crédits bancaires à défaut de garanties ou de la fiable capacité financière de la majorité des transporteurs dans un contexte où les taxes douanières sur les véhicules neufs importés sont très élevées. Les véhicules de transport sont hors de portée de l'essentiel des transporteurs et des chauffeurs-propriétaires. Par exemple, le prix moyen d'une Peugeot 205 âgé de 15 ans en moyenne se situe entre 1, 5 et 2 millions francs CFA au moment où les tarifs de transport pratiqués et les prix des carburants réduisent les marges bénéficiaires des transporteurs. Face à tous ces problèmes auxquels sont confrontés la corporation, les stratégies d'adaptation et le contournement des règles d'importation sont devenus la règle pour échapper aux rigidités de la loi soit par le reconditionnement des véhicules vétustes avec l'aide des artisans locaux, soit par le recours aux filières clandestines pour l'importation de véhicules prohibés. Des véhicules de plus de 5 ans voire de plus de 8 ans sont débarqués et immatriculés dans les pays voisins (Gambie, Mauritanie, Guinée Bissau) avant d'être introduits au Sénégal ou démontés en pièces détachées pour être réinstallés sur le châssis d'un autre véhicule en règle au Sénégal. Certains importateurs n'hésitent pas aussi à revendre leurs véhicules aux marabouts mourides, aux hommes politiques ou personnalités influentes qui se chargeront de la régularisation. Il est évident que ce trafic est très intense dans la cité religieuse de Touba qui bénéficie d'un statut particulier d'exterritorialité. Les talibés mourides se targuent du fait que « *tout véhicule ou marchandise qui pénètre dans la ville sainte échappe au contrôle douanier* ».

L'assouplissement de cette restriction par le nouveau régime élu en 2012, de moins de 5 à moins de 8 ans pour les véhicules importés au Sénégal, semble être une bonne option politique, économique et sociale dans le sens où le faible pouvoir d'achat des usagers issus de la grande masse pauvre ne leur permet pas de payer un niveau de tarif élevé. Alors que les tarifs ont tendance à augmenter avec l'usage de véhicules neufs puisqu'il faut pour l'opérateur amortir l'achat. Nous ne faisons pas l'apologie de la vétusté, mais il vaudrait mieux laisser entrer sur le territoire national des véhicules de moins de 10 ans plutôt que d'autoriser à circuler des voitures âgés de plus 20 à 30 ans.

Cette politique de rénovation du parc par la restriction des importations peut être très intéressante à condition qu'elle soit accompagnée de mesures complémentaires efficaces comme la baisse des taxes d'importation sur les véhicules neufs à l'instar du Maroc. Evidemment, au Maroc, les droits à l'importation ont considérablement baissés, ils ont été ramenés à 7,7% en 2011 contre 11,8% en 2010 en application de l'accord d'association conclu entre le Maroc et l'Union Européenne qui prévoit la suppression totale des barrières douanières en 2012. Les voitures importées de Turquie et des Etats-Unis bénéficient également d'une baisse des impôts, même si les droits restent élevés. Ces réformes ne concernent que les importations effectuées par des concessionnaires de véhicules dont l'activité commerciale est dûment reconnue comme telle par les pouvoirs publics. Avec cette disposition, les caisses marocaines perdent en moyenne 350 000 francs CFA soir 540 euro par voiture européenne importée. C'est un véritable manque à gagner financier pour le Maroc qui compte par cet arsenal fiscal renouveler son parc de transport et protéger l'environnement tout en préservant les consommateurs marocains. Naturellement, les véhicules d'occasion ne sont pas concernés par cette nouvelle politique qui favorise les constructeurs, les concessionnaires et les consommateurs de la classe moyenne.

D'autres options sont articulées à cette politique en collaboration avec des investisseurs privés, notamment des constructeurs automobiles, les banques (China Exim Bank) et le fonds de promotion économique pour financer le montage sur place des véhicules neufs.

I.3 Le rôle du Cetud dans la réforme des transports publics

Le désengagement partiel ou total de l'Etat vise à privilégier une gestion privée du transport urbain aux dépens de la gestion publique jusque-là en vigueur (Cissokho, 2012). En conséquence, l'Etat passe d'un statut d'opérateur exclusif du transport à un statut dual de

régulateur pour les transports « informels » et d'opérateur pour la compagnie publique de transport (Godard, 2002). Le changement de stratégie des pouvoirs publics n'est pas sans conséquence sur la montée en puissance inexorable des transports dits « informels » qui étaient déjà présents en marge des transports publics depuis les années 1940 à Dakar. Bannis dans un premier temps, les opérateurs privés sont par la suite tolérés, reconnus et organisés. Ils gagnent des parts de marchés considérables avant de s'imposer totalement dans les petites et moyennes villes dans un contexte d'urbanisation spectaculaire et de croissance des besoins de transport.

Mais, face aux dysfonctionnements du secteur, le rôle de régulateur de l'Etat ne doit pas renvoyer aux calendes grecques les importantes réformes qui doivent être menées en termes le renouvellement du parc de transport et d'organisation des opérateurs de transport.

I.3.1 L'opération de renouvellement du parc des « *cars rapides* »

Le Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (Cetud) a été créé en 1997 pour mener une mission de coordination institutionnelle et de règlementation du secteur. Il est chargé de réformer et de moderniser les transports urbains dans la capitale sénégalaise dans un premier temps, avant que ses compétences soient élargies aux villes de Thiès et Kaolack. Dans une période de profonde vétusté des TC, le renouvellement du parc des « *cars rapides* » est devenu la pierre angulaire de la nouvelle politique des transports. Son action programmatique intègre aussi d'autres volets notamment sur les aménagements infrastructurels (gare routière, voie réservée, giratoires, passerelles, etc.), la sécurité routière par la sensibilisation des acteurs, la gestion du trafic, la protection de l'environnement urbain de la pollution, mais aussi la formation des opérateurs de transport pour le fonctionnement efficace du secteur des transports. Le but est d'améliorer les conditions de transport et de mobilité des usagers à travers une approche globale et concertée avec les différents acteurs du transport, notamment avec les transporteurs et les pouvoirs locaux. Mais, en réalité cette approche participative est très complexe. L'opinion des opérateurs de transport privés est souvent bafouée et méprisée lors des prises de décisions finales. Les rapports sont souvent déséquilibrés, et les jeux d'acteurs basés sur des intérêts individuels qui empêchent d'établir un dialogue sincère. Ainsi, les consultations avec les transporteurs prennent souvent des allures de décisions uniques et de chantage sur le risque de transfert du projet dans un autre

pays. Ces menaces cherchaient à inciter les opérateurs de transport réticents à accepter les conditions de rénovation du parc des cars urbains et de restructuration du secteur.

Rapidement, de nombreux « petits propriétaires » (1 à 3 véhicules) qui n'ont rien à perdre dans cette affaire qui est apparue comme une opportunité, se regroupent et trouvent un consensus avec le Cetud sur les conditions d'acquisition de minibus neufs[207]. En revanche, les grands transporteurs (N'Diaga N'Diaye et M'Baye Mané M'Boup) ont persisté dans leur refus de s'endetter. Ils considèrent que l'acquisition à crédit de véhicules neufs dans un secteur de moins en moins rentable et dérèglementé n'est pas opportune, alors que leur parc de transport est encore fonctionnel.

Finalement, l'opération démarre à Dakar avec un premier lot de 906 minibus dont 504 «*Tata*» en Décembre 2005 et un deuxième lot de 402 minibus du chinois «King Long» en 2010, viennent se substituer progressivement aux « *cars rapides* » circulant dans l'agglomération dakaroise. Le Selon le secrétaire général adjoint de l'AFTU[208], l'association de transporteurs constituée de quatorze GIE et trois cent (300) opérateurs, les minibus transportent quotidiennement 400 000 personnes, exploitent une cinquantaine de lignes. Le secteur a déjà créé 2400 emplois directs constitués de chauffeurs, receveurs et contrôleurs, et 300 emplois indirects dans la région de Dakar en 2010 (Diouf, 2008)[209].

Par ailleurs, le champ d'intervention du Cetud a été élargi à quelques villes secondaires dont Touba et Kaolack. Mais, la ville religieuse de Touba est la première d'entre elles à bénéficier de ce programme de modernisation des transports urbains. Le lobbying d'un des petits fils d'Ahmadou Bamba, Serigne Gallas Bara M'backé, et l'influence des réseaux maraboutiques dans les hautes sphères Etatiques ont eu raison des villes concurrentes. Le FPE[210] et le Cetud ont donc été chargés par l'Etat de procéder à la modernisation des transports urbains dans la cité religieuse de Touba. Le Fpe finance 90% du coût estimé des minibus, et le reste étant pris en charge par l'opérateur sous forme d'apport personnel payé

[207] Il s'agit d'un crédit-bail qui s'étale sur une période de 5 ans avec des mensualités de 400 000 francs CFA (610 euro) et d'un acompte de 25% sur les 22 millions de francs CFA. Cet acompte est généralement financé par le Fonds de promotion économique (Fpe) ou les banques de la place. En retour, les opérateurs reçoivent une prime à la casse pouvant atteindre 2,5 millions francs CFA sur le vieux car restitué au Cetud.

[208] L'association pour le financement des transports urbains

[209] DIOUF, Aly. « Renouvellement du parc automobile : 3000 nouveaux bus attendus d'ici 2013 », (en ligne). 8 septembre 2011.http://www.lesoleil.sn.

[210] Fonds de promotion économique

souvent par des banques. Des transporteurs se sont constitués en cinq groupements d'intérêt économique: Gouye Mbind, Diourbel, Darou Marnane, Darou Khoudoss, Mbacké et Ndiaréme. Ainsi, 200 minibus prévus dans ce programme de renouvellement, 50 sont déjà mis en circulation auxquels devront s'ajouter 150 unités pour apporter plus de confort et de sécurité au transport urbain toubien. Touba constitue une priorité et une cible pour les pouvoirs publics principalement pour trois raisons : taille démographique et concentration économique, parcs de cars urbains parmi les plus fournis du pays, et forte influence politique et religieuse. En revanche, Thiès et Saint Louis ne sont pas pour l'instant concernées par cette politique de remplacement des vieux cars urbains du fait surtout de l'absence de lobbys politique ou religieux pouvant peser sur les décisions publiques.

Qu'à cela ne tienne, ces opérations posent de nombreux problèmes : l'émiettement de la propriété, la lenteur du processus de renouvellement du parc et l'utilisation de l'argent public. Près de 300 opérateurs détiennent un parc de 906 minibus soit 3 véhicules en moyenne par transporteur. Cette atomisation ne renforce pas leur puissance financière et limite leur capacité d'investissement sans l'aide de l'Etat et des banques. Il faut noter aussi la lenteur des autorités dans le renouvellement du parc des « *cars rapides* ». Il a fallu presque 7 ans (2005-2012) pour remplacer 906 minibus sur un parc de 4000 unités, à ce rythme il faudra plus de 20 ans pour renouveler l'ensemble des cars rapides à Dakar, une dizaine d'années dans les villes de Touba, Thiès et Saint Louis. Dans ce cas de figure, les premiers minibus neufs en circulation depuis 2005 seraient déjà très vétustes avant 2025. D'où la nécessité d'accélérer le rythme de remplacement des « *cars rapides* » et d'accroitre l'offre de transport pour répondre aux besoins de transport d'une population urbaine sans cesse croissante dans des agglomérations urbaines de plus en étendues.

Il s'y ajoute que l'opération de renouvellement utilise l'argent public pour financer des opérateurs privés puisque le secteur n'est pas assez structuré, ni assez rentable pour pousser les transporteurs à investir sur des véhicules neufs sans l'intervention publique.

I.3.2 L'organisation du secteur des transports urbains

L'opération du renouvellement du parc des « *cars rapides* » n'est appliquée que dans les villes de Dakar et Touba, alors que Thiès et Saint Louis ne sont pas encore concernées.

Pour le volet organisationnel, le Cetud est chargé de définir le nombre de lignes, les itinéraires à suivre, les arrêts officiels et le temps d'attente dans les stations et gares routières.

Chaque tête de «ligne» de minibus est attribuée à un groupement de transporteurs chargé de l'exploiter exclusivement. Les minibus sont spécialisés par zone et par itinéraire avec un numéro spécifique. Cette spécialisation est destinée à atténuer la concurrence entre groupements et à assurer une plus grande régularité de passage des minibus. Le respect des itinéraires, des arrêts, des terminus et de la tarification fixée leur confère un avantage indéniable sur les vieux « *cars rapides* » pour occuper des parts de marchés de plus en plus conséquentes. Mieux, les apprentis sont remplacés par des receveurs pour la gestion de la billetterie et le contrôle de l'activité du minibus afin de réduire d'éventuels détournements de recettes comme ce fut le cas dans le passé avec les motor-boys. Le personnel recruté est formé au code de la route et à la sécurité routière, et les transporteurs initiés aux règles de gestion d'une entreprise. Les relations contractuelles entre propriétaires et chauffeurs sont assainies grâce à la mise en place d'un cadre réglementaire et légal : contrat écrit, salaire fixe, protection sociale, durée légale du travail et un système de billetterie destinée à maitriser l'exploitation du véhicule et les recettes quotidiennes. En effet, les chauffeurs des nouveaux minibus urbains ont abandonné cette logique de concurrence et de recherche perpétuelle de profits. L'ancien système de versement quotidien d'une somme fixe qui leur était exigé par le propriétaire est remplacé par la billetterie gérée par un receveur. Les questions relatives à l'assurance, au contrôle technique, à la licence d'exploitation et à l'agrément sont résolues en amont. Le contrôle policier est interdit sur les nouveaux minibus. Les hausses de tarifs de transport sont prohibées sans l'accord du Ministère du commerce. Ce nouveau mode de fonctionnement et d'organisation a donné un nouvel élan aux transports collectifs urbains motorisés, ce qui a permis de rehausser le niveau et la qualité du service grâce au respect des itinéraires et des tarifs. Les recettes des propriétaires sont bien plus élevées que par le passé (en partie aux dépens de l'équipage), et certaines redevances informelles perçues aux terminus ont maintenant disparu.

Cela dit, la question de la pérennité de la nouvelle politique de renouvellement des « *cars rapides* » se pose avec acuité. Les opérateurs ne semblent pas être en mesure de couvrir leurs coûts d'exploitation (coûts de fonctionnement et coûts fixes) à cause des nouvelles

normes de maintenance et au remboursement du capital (Kumar et Diou, 2010)[211]. Selon Xavier Godard (2002), le recours aux véhicules d'occasion paraît efficace d'un point de vue économique par rapport aux véhicules neufs peu compatibles à la gestion à court terme de maximisation des bénéfices des opérateurs de transports informels. Pour l'instant, les véhicules ne sont créditeurs que grâce à l'assistance technique et autres aides d'accompagnement qui seront à termes dès que l'intégralité du crédit est remboursée.

L'autre difficulté relève de l'arrivée de nouveaux opérateurs de transport pourtant extérieurs à la profession qui a su exploiter leur champ de relations avec les syndicats des transporteurs et l'Etat. Ces bénéficiaires non professionnels issus des professions libérales et des administrations publiques retardent le processus d'absorption des vieux « *cars rapides* ».

Au-delà du rôle capital de l'Etat à travers le Cetud dans la réforme et l'organisation des transports urbains, les collectivités locales dans le cadre de la décentralisation sont de plus en plus impliquées dans le transport ne serait-ce que modestement. Qu'en est-il du rôle des collectivités locales dans la gestion et le développement du secteur des transports dans les villes secondaires sénégalaises ? Quel est leur rôle dans l'organisation et le financement des transports urbains à Touba, Thiès et Saint Louis?

II. Les collectivités locales dans la gestion et le financement des transports urbains

Que les pouvoirs publics et les opérateurs de transport peinent à financer les transports urbains est une évidence du fait des conséquences négatives de la crise économique et de la pauvreté qui ont fini par réduire leurs marges de manœuvre financières. Si l'Etat se désengage de plus en plus du secteur des transports publics, les grands opérateurs privés aux capacités financières considérables pouvant acquérir des cars urbains ou des bus neufs se sont presque tous retirés du secteur à cause des problèmes de rentabilité provoqués par l'absence de professionnalisation, la déréglementation et l'anarchie dans le secteur.

[211] KUMAR, Ajay et DIOU, Christian. *Renouvellement du parc d'autobus à Dakar, Avant – après*, Worlbank, Mai 2010, 101p.

En tout état de cause, dans les pays du Nord, les TC sont déficitaires et subventionnés par villes, régions et départements. Ces collectivités territoriales délèguent ce service public à un opérateur privé qui exploite le réseau moyennant une subvention annuelle. En revanche, les collectivités des villes des pays pauvres comme le Sénégal n'interviennent que faiblement dans le financement et l'organisation des transports qui est devenu un enjeu primordial. Les collectivités ne se sont jamais réellement senties impliquées dans la gestion des transports urbains qu'elles considèrent traditionnellement comme une mission régalienne de l'Etat. De leur point de vue, la gestion des transports ne relève pas donc d'une approche décentralisée (Godard, 2002). C'est le rôle du pouvoir central de gérer le financement et l'organisation des transports.

De toute façon avec l'étalement périphérique et l'accroissement des besoins de transport dans les villes de Touba, Thiès et Saint Louis, les besoins de transport sont croissants au moment où la décentralisation est encore balbutiante, et les budgets des collectivités locales dérisoires. Les moyens financiers, humains et matériels manquent considérablement pour impulser une politique de transport efficace à l'instar de tous les secteurs dans lesquels les collectivités doivent exercer leurs compétences.

II.1 Une marge de manœuvre financière et matérielle limitée

Les collectivités locales, là où l'Etat s'est retiré, se retrouvent seules à devoir gérer l'entretien du réseau routier, la collecte des déchets solides, la santé, l'action sociale, la politique sportive et culturelle, l'aménagement du territoire, l'assainissement, l'éclairage public et le foncier sans en avoir les moyens financiers. Les autorités locales sont chargées d'organiser le stationnement, construire ou réhabiliter les gares routières et la voirie secondaire appelée aussi «petite voirie», s'occuper de l'éclairage et de la signalisation des routes, et enfin fixer les taxes à collecter sur les véhicules de transport (patentes).

Mais, bien avant d'analyser les problèmes de moyens auxquels les collectivités locales sont confrontées, il s'avère nécessaire d'insister sur les questions de transfert de compétence avec tout le flou qui l'entoure. Les textes sur la décentralisation de 1996 au Sénégal donnent un aspect assez flou à certains égards du rôle et des compétences des collectivités locales pour le secteur des transports. La question du transfert des compétences en matière de transport n'étant pas directement évoquée par les textes de la décentralisation, les collectivités locales

se réfugient derrière cette l'absence de clarté et de la lourdeur de leurs charges dans un contexte où les recettes fiscales locales augmentent très peu.

L'indigence de l'économie ne favorise pas la collecte de recettes suffisantes au fonctionnement et à l'investissement dans les communes concernées (Wade, 1995)[212]. La tâche est rude pour les collectivités locales qui sont alors confrontées au paradoxe de la décentralisation avec l'élargissement de leurs compétences qui semble être en décalage total avec les exigences relatives au renforcement de leurs capacités techniques et financières (Osmont, 1995)[213]. Les recettes fiscales et le fond de dotation de l'Etat sont insuffisants par rapport aux énormes défis que doivent relever les collectivités locales. Le résumé suivant montre très bien ce décalage d'autant plus que les fonds d'investissement des collectivités locales sont modiques comparés à la part des budgets consacrée aux salaires du personnel.

Les collectivités locales de Touba, Thiès et Saint Louis, du fait de leurs faibles marges financières, souffrent de deficits financiers graves pour investir dans les infrastructures et le parc de transport. La faiblesse ou l'insuffisance des ressources financières et des capacités techniques ne leur permet pas de se constituer comme partenaires ou acteurs à part entière de l'organisation, du contrôle et du financement de ce secteur (Garcia-oriol, 1992)[214]. Ce secteur n'est pas non plus une prioritaire à leurs yeux. Leur capacité d'intervention est réduite compte tenu de leurs budgets très limités et de l'ampleur des compétences qui leurs sont transférées. Ces collectivités ne consacrent en moyenne que 10,5 à 13,5% de leur budget au volet transport dont 3 à 6% aux équipements de transport et signalisation et 7,6% à la voirie. Cette somme représente à peine 150 millions francs CFA (32 000 euro) pour une ville aussi peuplée (plus de 600 000 habitants) et aussi vaste (12 000ha) que Touba pour un budget total de 1,5 milliards de francs CFA en 2010 ; autour de 200 millions de francs CFA sur le budget de 2 milliards de francs CFA de la commune de Saint Louis du Sénégal en 2010, alors que la ville

[212]WADE, Cheikh Samba. *Saint- Louis: la crise de sa croissance urbaine récente*, Dakar, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 1995, 282p. (Th. Géographie, UCAD, 1995).
[213] OSMONT Annick. La Banque mondiale et les villes, du développement à l'ajustement, Paris, Hommes et sociétés, 1995, 312 p.
[214] GARCIA-ORIOL. *Rôle et implication des collectivités locales dans le domaine des transports urbains : prédiagnostic*, Ouagadougou, 1992, 5p, (Actes du séminaire Sitrass 2 : organisation des transports urbains : les acteurs, les méthodes, Ouagadougou, du 13-17 janvier 1992, p179-183).

de Thiès y consacre 280 millions pour un budget de 2,8 milliards de francs CFA au titre de la gestion 2008-2009. Au total, c'est une moyenne de 10% qui est consacrée au transport. Ces parts sont très faibles par rapport aux énormes besoins de transport, un secteur qui devenu l'un des parents pauvres de la décentralisation.

Les limites de la fiscalité locale en matière de dépenses

• Comparées aux recettes des collectivités locales, les dépenses connaissent une croissance plus rapide et sont destinées principalement au fonctionnement. Durant la période considérée, les collectivités locales, en particulier les communes, ont consacré près de 80% de leurs ressources à leurs dépenses de fonctionnement et 20% à leurs dépenses d'investissement.

• Les dépenses ordinaires des communes sont consacrées principalement aux frais de personnel, qui absorbent dans bien des cas 70% de leurs ressources ordinaires et aux dépenses des services administratifs, techniques et financiers. Les dépenses des services se répartissent en dépenses de fonctionnement des cabinets des maires (en moyenne 6 % des dépenses de fonctionnement) et en dépenses de secrétariat.

• Les dépenses des cabinets des maires englobent diverses dépenses à caractère social : subventions aux ASC, aux lieux de culte, secours aux indigents, indemnités et autres frais de représentation.

• Les dépenses d'investissement des communes sont réparties comme suit : 38 % aux travaux de voirie, 4% aux équipements éducatifs, culturels et sportifs, 10% en matériel roulant, 13,5% aux équipements administratifs, 10% aux équipements de santé et d'action sociale et 9,5% aux infrastructures commerciales et artisanales.

• Les dépenses d'investissement des collectivités locales sont assurées principalement par des ressources d'origine extrabudgétaire provenant de l'État directement, d'instruments financiers qu'il a créés ou de divers autres partenaires.

Source : DIOUF, 2000

Alors qu'il s'avère nécessaire de développer le secteur au niveau local par la création d'entreprises de transport locales.

II.2 Nécessité de créer un système de transport local

Au niveau local, la nécessité de créer des compagnies locales de transport se fait de plus en plus pressante dans les villes africaines pour améliorer les mobilités urbaines, tout en atténuant les dysfonctionnements relatifs à la spéculation sur les prix du transport et au sectionnement des itinéraires aux heures de pointe. Le modèle de la capitale économique du Congo, Pointe Noire, où la municipalité détient 60% des actions de la société de transport publique, mérite d'inspirer les autorités locales de Touba, Thiès et Saint Louis. Cet exemple existe aussi à Cotonou au Bénin, où la commune s'est constituée un parc de 52 bus avec la collaboration de la société privée « Ben Afrique » pour permettre aux usagers des TC de pouvoir se déplacer en sécurité et dans le confort avec des tarifs adaptés à leur niveau de vie.

En revanche, l'idée s'avère périlleuse dans les villes secondaires sénégalaises du fait des faibles moyens des collectivités locales où la décentralisation est encore à ses balbutiements. Il suffit de comparer les coûts d'acquisition de bus neufs et le budget des villes secondaires de Touba, Thiès et Saint Louis pour se rendre à l'évidence. Par exemple un bus neuf de bonne qualité importé d'Europe coûte en moyenne entre 40 millions (60 000 euro) et 160 millions francs CFA (240 000 euro) à l'unité, soit entre 2,5% et 10% de leur budget. Donc leurs moyens budgétaires sont très faibles pour escompter un parc de bus de ce type à court ou moyen terme. Il serait plus judicieux pour les collectivités locales comme Touba, Thiès et Saint Louis d'acquérir progressivement des bus ou minibus tous les ans le temps de constituer un parc fourni et puis ouvrir le capital à une société privée. Les collectivités locales doivent avoir plus de maitrise du système de transport au niveau local en apportant des réponses aux besoins de mobilité de leurs citoyens, sans pourtant tout attendre de l'Etat. On est pas ici dans une logique de recherche d'une solution pour imposer totalement un système de transport local, ce qui, de toute façon ne parait pas évident, mais dans une optique de faire cohabiter les opérateurs « informels » au transport public local pour une meilleure une efficacité du système de transport. Ce ne sont là que des propositions sur lesquelles les collectivités locales de Touba, Thiès et Saint Louis, ne réfléchissent pas pour l'instant.

Par ailleurs, il existe des rapports directs entre urbanisme et réseaux de transport.

III. Adapter l'urbanisme aux transports et aux mobilités

Le transport est au cœur de l'aménagement du territoire à toutes les échelles. Au niveau urbain, les plans de transport constituent des outils privilégiés de planification de la circulation à travers l'analyse de l'offre de transport et des mobilités en rapport avec les territoires urbains. Ils sont aussi élaborés pour impacter sur les axes préférentiels de croissance urbaine.

Mais, dans les villes d'Afrique au sud du Sahara notamment au Sénégal, les transports n'ont pas toujours joué un rôle déterminant dans l'étalement spatial d'autant plus que l'extension périphérique des espaces urbains incombe principalement à l'urbanisation. Comme nous l'avons déjà évoqué, Saint Louis, Thiès et Touba se sont considérablement étalées ces dernières années, et intègrent de nouveaux lotissements et des ZAC (zone d'aménagement concerté) respectivement à Maka Toubé (100ha), à Nguinth, et dans les extensions récentes de Touba, mais aussi de l'habitat irrégulier. Ces villes occupent aujourd'hui de vastes espaces situés entre 6000 et 12 000 ha avec tous les problèmes que cela pose en termes de satisfaction des besoins de transport, de déficit de voirie et de mobilité des citadins notamment la frange la plus démunie vivant dans les zones urbaines sous-équipées et d'accès difficile pour les TC motorisés.

Les plans de transport prennent souvent du retard sur la croissance des villes, ce qui pose le problème de l'articulation entre transport et urbanisme. Pour rendre plus fonctionnelle les villes, il est une impérieuse nécessité de rendre performant le système de transport et de planifier le développement urbain. Ce n'est toujours pas le cas.

Néanmoins, les plans de transport ont permis aux communes de prendre un certain nombre de décisions concrètes. À Saint Louis, il est prévu de mettre en sens unique la principale avenue commerçante (Général De Gaulle) reliant la périphérie sud de Sor au pont Faidherbe via le marché Central pour désencombrement les alentours du marché Sor. Mais pour l'efficacité de telles mesures, il faudrait des solutions plus globales qui passeront, outre l'organisation de la circulation, par le transfert de la petite gare routière située à proximité du marché qui sert de lieu de chargement et de déchargement de la clientèle des « *cars rapides* », le déplacement des marchands ambulants occupant les trottoirs et la réglementation du stationnement. Ce projet n'a pas encore reçu l'adhésion des transporteurs qui imputent ces

engorgements aux commerçants. C'est dans ce sens que le Maire de la ville est intervenu en ces termes.

> *« S'agissant du désengorgement de l'avenue Général De Gaulle…. Nous avons discuté et surtout sensibilisé les marchands ambulants. Nous travaillons avec eux sur des solutions de rechange. Ils se sont constitués en association sur notre demande et on leur a demandé de se préparer par rapport aux aménagements futurs. Cela veut dire que l'avenue Général De Gaulle ne va pas être l'espace de prédilection où les ambulants vont se pavaner à gauche et à droite. Ce n'est pas possible » (Walfadrji, 2010)*[215].

Le plan de transport de Saint Louis a aussi mis un accent particulier sur la réhabilitation du pont métallique Faidherbe long de 506m, qui est un enjeu économique, social et sécuritaire. Seul lien ombilical entre les quartiers de Sor et l'île de Saint Louis, ce pont est évidemment essentiel pour les mobilités urbaines. L'écrasante majorité de la population étant concentrée dans le Sor, tout le monde traverse le pont tous les jours pour aller à l'école, pour travailler, pour se rendre à l'hôpital ou dans les administrations qu'abrite l'île ou Sor, selon son lieu d'habitation. Les déplacements se sont massifiés avec 21 000 véhicules et 2000 piétons par jour en moyenne. Aujourd'hui, ce projet a abouti sur financement de l'Etat et de l'AFD (Agence Française de Développement).

Dans les plans de circulation des trois villes, Touba Thiès et Saint Louis, le transport hippomobile occupe aussi une place essentielle grâce à leur rôle dans les mobilités quotidiennes des populations résidant dans les quartiers périphériques. On relève quelques 10 300 charrettes à Touba[216] selon le plan déplacement urbain de 2008, 960 véhicules à Thiès selon les immatriculations de la perception municipale et 100 charrettes et calèches à Saint Louis selon les données fournies par les services techniques de la commune. Fort de ce constat, les collectivités locales se sont organisées par le biais des plans de circulation pour élaborer une réglementation rigoureuse dans ce secteur. L'immatriculation des charrettes et les calèches est retenue pour améliorer le contrôle, la sécurité et le recouvrement des droits de stationnement. L'usage de plaques d'immatriculation favoriserait l'augmentation des recettes

[215] BARBIER, Gabriel. « Bamba Dièye, Maire Benno de la capitale du nord rassure : 2010 sera une année de recettes pour Saint Louis », 22 Mars 2010. Disponible sur www.walf.sn.

[216] Touba est une ville produite par des ruraux où la charrette occupe une place particulière avec une soixantaine de lignes, 100 000 places disponibles représentant 20% des places offertes par tous les types de transport.

municipales et l'identification des véhicules en cas d'accident ou de non-paiement des taxes notamment la patente. Il est aussi finalement prévu dans ce cadre de fixer l'âge des cochers et charretiers au minimum à 18 ans, de les former au code de la route, de définir l'itinéraire des charrettes qui ne doivent plus circuler sur la chaussée ni sur les routes congestionnées. Il faut se rappeler que depuis quelques années l'interdiction pour les charrettes de circuler sur la route ceinturant la mosquée de Touba est en vigueur. Elles sont obligées de suivre des déviations à l'approche de celle-ci.

Ailleurs, l'adaptation de l'urbanisme aux transports et aux mobilités passe par la restructuration de l'habitat dans les quartiers « irréguliers » et la gestion économe de l'espace urbain. Lorsque, la planification urbaine fait défaut, dans ce cas, la restructuration urbaine s'impose. Les pouvoirs publics peuvent procéder aux déguerpissements avant la mise en place de nouvelles trames conformes aux normes d'urbanisme (M'Bow, 1992) par la réorganisation du parcellaire, la sécurisation foncière par la délivrance des titres d'occupation et la construction d'équipements et d'infrastructures de base, et de VRD.

Depuis plus d'une décennie, cette politique de déguerpissement systématique prend un nouveau tournant. La « méthode du Bulldozer » aux relents ségrégatifs amorcée pendant la colonisation[217] est abandonnée. Les opérations de restructuration et de régularisation foncières sont devenues l'une des nouvelles orientations de la politique urbaine des autorités sénégalaises. Elle illustre bien des stratégies employées par l'Etat pour enrayer le phénomène des quartiers précaires … (Plançon, 2008). Pour éviter d'éventuels risques de tensions sociales, de frustrations et de résistances liées aux déguerpissements, le recasement et l'indemnisation sont les deux armes utilisées par les pouvoirs publics. Des sites appropriés et bien aménagés servent de point de chute aux déplacés même s'il peut exister çà et là des contestations liées à l'éloignement des terrains de substitution : c'est le cas du plan «Jaxay» à Dakar, de Ngalléle à l'est de Saint Louis pour les déguerpis de Pikine et de Guet Ndar même si les déplacés sont indemnisés.

[217] Des opérations de déplacement des populations africaines venant dans les centres étaient de rigueur notamment pendant la peste du début du XX^{e} siècle. Elles avaient été souvent accusées d'occuper des habitats insalubres et vecteurs de propagation de maladies infectieuses.

Pikine, ce quartier sud de Saint Louis, a attiré l'intérêt des pouvoirs publics du fait de l'absence criante de VRD, des fortes densités urbaines avec 326 habitants à l'hectare soit 60 000 âmes occupant un espace restreint de 171ha, et des inondables récurrentes. Donc, l'opération de restructuration est à la fois une urgence économique et sociale et un objectif de développement durable. Les mesures prises pour restructurer ce quartier cherchent à régulariser les familles déjà installées sur des terrains « flottants ». Les habitants expropriés sont indemnisés, et des terrains viabilisés et exondés (ONU-HABITAT, 2004)[218] leur sont attribués dans les zones de recasement de Ngalléle à l'Est de Saint Louis. Les familles restées sur place sont régularisées, et les espaces « irréguliers » aménagés. Cependant, l'habitat en dur a rendu l'opération d'aménagement délicate et coûteuse. Les travaux qui ont duré près de 3 ans (2008-2011) ont permis de construire des pénétrantes reliant l'Est et l'ouest du quartier c'est-à-dire entre la digue route et la RN2. Désormais, les transports collectifs circulent aisément à l'intérieur de Pikine à des tarifs abordables et non spéculatifs adaptés au niveau de vie de la grande masse pauvre. Le transport de matériaux lourds et la collecte et l'évacuation des ordures ménagères se font sans encombre. Des réseaux d'adduction d'eau potable et de l'assainissement pluvial ont réduit les inondations et d'insalubrité. La zone inondable appelée *Dég bi* en *Wolof* est assainie à travers un vaste programme de construction d'un réseau d'assainissement et d'un bassin de rétention pour capter les eaux des zones inondables pour recevoir les futures infrastructures et équipements collectifs et certains déplacés du quartier.

[218] ONU-HABITAT. *Etude sur la sécurité de l'occupation foncière et immobilière et la bonne gouvernance, Sénégal*, Avril 2004, 116p.

PLANCHE 15: PIKINE DE SAINT LOUIS : LES TRAVAUX DE RESTRUCTURATION

Des travaux sur les emprises libérées pour la voirie et de réseaux tecnhques destinés à la circulation et à l'assainissement du quartier victime d'inondations périodiques. **Source : Fondation Droit à la ville (2008)**

Alors que les quartiers « irréguliers » de Médina Fall, Takhikao, Kawsara Fall au nord-est de Thiès qui nécessitent aussi des opérations de lotissements pour l'adapter aux transports et aux circulations urbaines sont pour l'instant en attente. Or, à Touba, c'est la question de l'expansion spatiale démesurée de la ville qui se pose avec des conséquences sur la gestion économe de leur évolution. La réduction de la taille des parcelles est devenue une impérieuse nécessité d'autant plus que de vastes domaines sont attribués aux marabouts de lignages et parfois aux talibés influents, et la taille des lots varie de 500 m² à plusieurs hectares, alors dans les autres grandes villes sénégalaises comme Dakar ou Thiès, la surface moyenne d'une parcelle bâtie tourne autour de 150 m². On comprend dès lors les problèmes d'étalement urbain évoqués plus haut, ils résultent de la construction horizontale, trop souvent non

continue. Du coup, la ville de Touba s'étale plus vite que ne croît sa population. Cette extension à faible densité donne une impression de vide dans les excroissances urbaines, ou *Santianes,* dans lesquelles l'espace urbain n'est pas toujours continu, voire quasi diffus. La cession gratuite de terrains aux disciples, une tradition mouride à caractère social et prosélyte à Touba qui a permis jusqu'à présent d'éviter l'invasion «sauvage» de terrains libres et l'occupation irrégulière du sol, doit être mieux encadrée avec une planification à moyen terme, voire sur dix ans du type des PLU ou des Scots[219] français revus à la « sénégalaise », semble une bonne solution. Mieux, la culture de la gratuité aussi bien pour le foncier que pour l'eau doit disparaitre au profit de la participation et de la responsabilité.

[219] PLU : Plan Local d'Urbanisme – Scot : Schéma de Cohérence territoriale.

Conclusion troisième partie

Qu'à cela ne tienne, dans les villes secondaires sénégalaises, le système de TC « informel » répond aux besoins des usagers grâce au fort engagement des acteurs de transport, notamment les investisseurs et le personnel.

Mais, la libéralisation « sauvage » et la « déprofessionnalisation » du secteur des transports depuis les années 1980 sont sources de dysfonctionnements. « *L'acquisition de véhicules, de pièces détachées et de pneumatiques usagés, ainsi que l'entretien minimal des véhicules et son report dans le temps pour limiter les dépenses d'exploitation, ont permis de donner au secteur une rentabilité apparente* » (DTT, 2007)[1]. Il en résulte le foisonnement de véhicules de transport vétustes polluants, dangereux et peu confortables.

Dès lors, l'avenir du secteur dans les villes de Touba, Thiès et Saint Louis, passe par des réformes profondes comme cela se fait actuellement à Dakar et partiellement à Touba, par une politique de renouvellement du parc de transport, les restrictions sur les importations de véhicules d'occasion, etc.

CONCLUSION GENERALE

L'urbanisation périphérique, facteur déterminant des pratiques de mobilité

L'essor démographique de ces dernières décennies, notamment dans la période 1970-1980, constitue un tournant dans le processus d'urbanisation au Sénégal. Les périodes de sécheresse, les chocs pétroliers et le déclin de l'arachide ont abouti aux PAS et la dévaluation de la monnaie. Les campagnes peu préparées à ces mutations en sortent totalement désemparées avec une crise très profonde, accompagnée d'une misère rare. Au-delà de la capitale, Dakar, les petites et moyennes villes sénégalaises s'urbanisent de manière spectaculaire. Au-delà de la crise rurale, cette urbanisation relève fondamentalement du renouveau de l'Islam confrérique à Touba, mais aussi des identités locales auxquelles s'ajoutent les héritages socioculturels, politiques, intellectuels spatiaux et du dynamisme économique. De toute évidence, les mutations spatiales des structures s'appuient sur l'urbanisation planifiée à « l'occidentale » dans les cas spécifiques de Thiès et Saint Louis, ou concertée à la « sénégalaise » dans le cas de Touba. L'urbanisation spontanée vient clore cette croissance figurante des villes. Ces évolutions démographiques, spatiales et économiques ont induit une dispersion des pôles de centralité et l'allongement des territoires urbains.

En conséquence, les mobilités différenciées et multidirectionnelles qui en découlent sont devenues des nécessités économiques et sociales impérieuses pour l'accès aux ressources économiques dans les pôles très diversifiés, même si les flux centre-périphérie prédominent encore. Le recours aux TC motorisés pour l'accès au travail, pour les achats, les loisirs et les sociabilités devient dans ce cas pour les individus et groupes sociaux qui ne veulent pas être enfermés dans leurs quartiers.

Nous avons choisi l'exemple de trois quartiers périphériques de Touba, Thiès et Saint Louis pour illustrer nos propos. Darou Tanzil, Médina Fall et Pikine, sont victimes d'urbanisation exponentielle de leurs espaces du fait avec l'arrivée de nombreux néocitadins qui se lancent à la recherche de parcelles libres notamment dans les marges urbaines pour y édifier d'abord une case et puis une maison en dur au fur et à mesure de leur intégration en ville. Des extensions urbaines non maitrisées se multiplient défiant toute tentative de prévision. Les infrastructurelles économiques et sociales y manquent de manière criante et

posent la question de la mobilité des néourbains résidant dans ces quartiers éloignés ou d'accès difficile. L'accès aux ressources de vie sociale et aux réalités économiques de plus en plus dispersées dans ces agglomérations urbaines multipolaires, est devenu très aléatoire. Dès lors, ces contraintes orientent les pratiques de mobilité et le choix du type de transport utilisé par l'usager. Les catégories sociales aux moyens économiques résidant dans ces quartiers n'ayant pas de voiture individuelle ou les moyens de payer un tarif de transport qu'ils jugent élevés par rapport à leur niveau de vie, ont tendance à se replier sur les espaces de proximité, en utilisant la marche à pieds, les charrettes, les calèches, pour leurs déplacements à portée spatiale et temporelle limitée.

Le rôle structurant des transports ?

Les réseaux de transports organisent en grande partie l'espace des villes de Touba, Thiès et Saint Louis, notamment le long des artères principales. Ils apparaissent comme des facteurs essentiels aux mutations des paysages urbains situés sur les axes de transport par la densification de l'habitat et des activités économiques. Ces évolutions sont fortement influencées par les dessertes des TC et l'accessibilité procurée par les voies de circulation. Des immeubles de plus en plus haut émergent, et abritent des activités et des services urbains (*cybercafé*, salon de coiffure, boutiques alimentaires, magasins de quincaillerie, etc.). Le choix d'implantation de ces activités et services tient compte des possibilités de communication et de la présence d'une forte clientèle pouvant rentabiliser l'activité. Raison pour laquelle, les grands marchés centraux (*Ocass*, Sor et Central de Thiès), les avenues commerçantes et les gares routières sont potentiellement localisés à proximité d'une grande voie de circulation ou d'un carrefour routier. Cette situation est renforcée par des opérateurs de transport peu scrupuleux qui ne sont intéressés que par la rentabilité économique et le profit, au détriment d'une desserte équilibrée des territoires urbains.

D'autre part, dans les espaces urbains peu intégrés aux agglomérations où l'habitat est désordonné ou très éloigné des voies de circulation, c'est le bâti qui organise l'espace. Le rôle des réseaux de transport dans la structuration de l'espace urbain y est marginal. Ce type d'habitat généralement sous-équipé et médiocrement desservi par les transports et les voies d'accès internes bitumées et larges pose un sérieux problème d'accessibilité. Les transports sont obligés de s'adapter la structure de ces quartiers, à l'instar de Pikine et Médina Fall, dans

lesquels les ruelles sont étroites et sableuses. Ce qui constitue un obstacle majeur aux liaisons internes et à la circulation des TC de forte capacité de charge, notamment les cars, les bus et les camions.

De toute façon, il est d'une nécessité absolue de coordonner les mesures d'aménagement urbain à celles des transports. Le développement urbain durable passera en partie par l'articulation entre urbanisme et système de transport au moment où l'Etat et les collectivités territoriales sont débordés par la croissance urbaine et les problèmes infrastructurels. La politique la plus réaliste serait une gestion rationnelle et économe de l'espace et une planification à moyen terme, voire sur dix ans du type des PLU ou des Scots[220] français revus au prisme de la ville sénégalaise. Ces plans ou schémas permettront de définir des zones urbanisables et celles interdites à l'urbanisation. Le succès d'une telle politique dépendra du contrôle mené par les collectivités locales afin d'éviter toute occupation « irrégulière » de l'espace urbain.

Des opérateurs de transport ambivalents : entre utilité et dysfonctionnement

Depuis la crise de l'économie sénégalaise consécutive aux difficultés de l'arachide et aux chocs exogènes dans les années 1970 et 1980, l'Etat s'est désengagé de nombreux secteurs de l'économie en tant que bailleur pour se concentrer uniquement sur une fonction de régulation. Les compagnies publiques de transport successives ont été victimes de déficit chronique de trésorerie. Leur offre se dégrade progressivement à partir des années 1980, en l'absence de mécanismes de substitution au désengagement. Dakar peut se targuer d'être la seule ville du pays à avoir une société de transport publique, même si elle fonctionne au strict minimum. Partout ailleurs, notamment dans les petites et moyennes villes, l'Etat est totalement absent du secteur faute de moyens, laissant un vide apparent, que les opérateurs de transport du secteur dit « informel » ont exploité. Ces operateurs constitués de petits propriétaires en grande partie, de chauffeurs, d'apprentis et de rabatteurs sont entrés dans le métier dans un contexte de crise profonde. Ils occupent une place fondamentale dans la

[220] Scot : Schéma de Cohérence territoriale

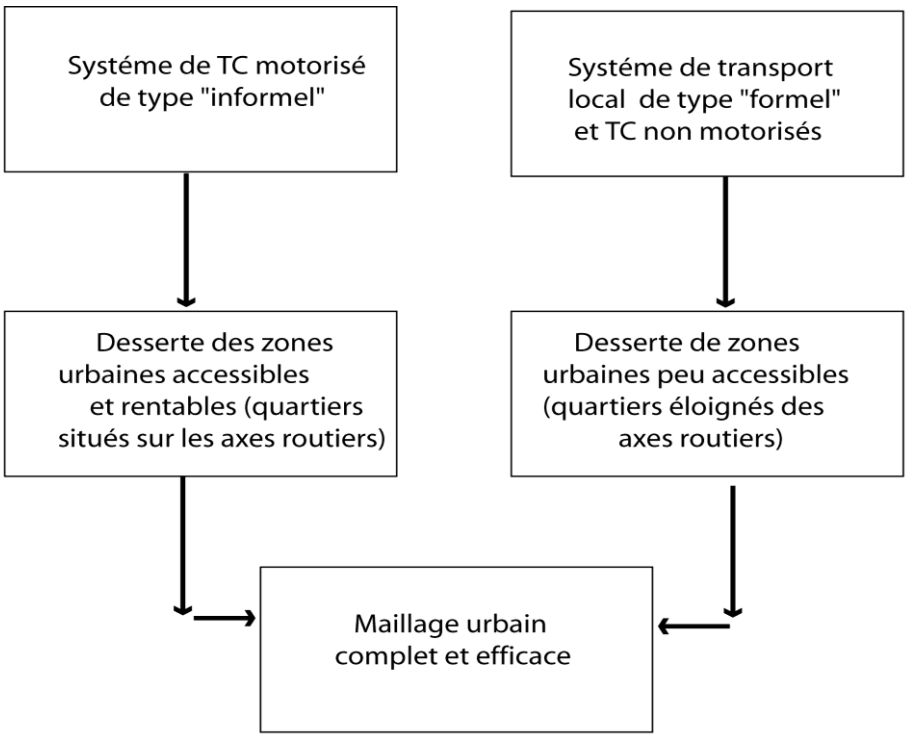
réponse aux besoins de déplacement des citadins, notamment les groupes sociaux les plus vulnérables. Ils relient les centres aux extensions urbaines et les périphéries entre elles, en proposant des tarifs de transport accessibles à une grande partie des usagers. Ils participent aussi à la création d'emplois directement et indirectement. Par exemple, à Touba, quelques 10 000 charretiers, 500 chauffeurs de cars et leurs apprentis doivent leurs emplois au dynamisme du secteur.

Cependant, le transport « informel » est, ailleurs, source de dysfonctionnements aux premiers rangs desquels l'usage de véhicules vétustes, dangereux et inconfortables, la pollution sonore et atmosphérique et les accidents de la circulation. En effet, la libéralisation du marché d'importation de voitures d'occasion dans les années 1990 a abouti au vieillissement rapide du parc de transport, influant par la même occasion sur la qualité du service proposée par les transports « informels », des véhicules « *tétanos* », et sur les mobilités des usagers. Il s'y ajoute des pratiques illégales telles que le fractionnement des itinéraires, le recours « *aux péages policiers* », l'absence de contrôle technique ou d'assurance dans certains cas, etc.

Quels systèmes de transport pour les villes secondaires ?

La régulation et l'organisation de cette forme de transport sont apparues comme une nécessité absolue. Même si le Cetud, une institution organisatrice du transport urbain, est créé pour réguler le système de transport et renouveler le parc des cars urbains, il nous parait fondamental que les collectivités territoriales s'impliquent davantage dans l'amélioration des mobilités en mettant des moyens économiques. des systèmes de transports locaux chargés de C'est pour cette raison, que nous avons proposé à ce que les collectivités locales puissent constituer leur propre flotte de transport progressivement pour pouvoir améliorer la qualité de service au profit des usagers à faibles revenus, et le maillage urbain en desservant ou en terminant les trajets « délaissés » ou sectionnés par les transports « informels » qui sont dans une logique économique. Comme cela a déjà été évoqué, les collectivités de Touba, Thiès et Saint Louis peuvent s'inspirer du modèle de la capitale économique du Congo, Pointe Noire, ou sur celui de Cotonou au Bénin qui ont investi dans une compagnie de bus pour améliorer le service de transport dans leurs villes.

FIGURE 5: MODÈLE DE COMPLÉMENTARITÉ DES TYPES DE TRANSPORT



La nécessité de l'investissement des collectivités locales dans le transport urbain doit s'ajouter aux réformes actuelles à Dakar et à Touba dans le cadre du rajeunissement du parc de transport. Cette politique axée sur le renouvellement du parc des cars rapides, la formation des opérateurs de transport « informel », l'organisation des itinéraires pour éviter le sectionnement, les limitations des importations de véhicules d'occasion, lutte contre la corruption, etc.

BIBLIOGRAPHIE

ADOLEHOUME, Amakoé et al. « Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry et à Douala », *Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne*, Avril 2005, Note 9, 4p.

AFD. *Les interactions entre formes urbaines et transport dans la perspective d'un développement urbain soutenable*, Table ronde, 10 et 11 juin 2010, 38p.

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE, RGPH 3, *Rapport national de présentation des résultats définitifs*, Décembre 2006, 163p.

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE. *Recensement général de la population et de l'habitat au Sénégal*, Ministère de l'économie, 2002, 125p.

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE. *Situation économique et sociale de la région de Thi*ès, 2009, 169p.

ALVERGNE, Christel. *Le défi des territoires, comment dépasser les disparités territoriales en Afrique de l'Ouest et du Centre*, Karthala, 2008, 263p.

AMIN, Samir. *Le monde des affaires sénégalais*, Paris, Édition de Minuit, 1969, 207p.

ANDAN. Odile, FAIVRE D'ARCIER. Bruno, RAUX. Charles, 1994. Mouvements, déplacements, transport : la mobilité quotidienne, in *Encyclopédie d'économie spatiale*, sous la direction d'AURAY (J.P.), BAILLY (A.), DERYCKE (P.H.), HURIOT (J.M.) ; Paris, Economica, 1994, pp. 247-253.

ASCHER, François. *Les enjeux de la mobilité et des transports urbains dans les villes d'Aujourd'hui et de demain*, Shanghai, 2010, 10p. (Conférence, Shanghai, ville-en-mouvement, 2010, 10p).

BACALY, M. « Célébration de la Tabaski, Dakar se vide, le prix du transport flambe ». En ligne, l'observateur Mardi 16 Novembre 2010.

BANQUE MONDIALE. *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry*, *Programme de politiques de transport en Afrique Subsaharienne*, Région Afrique, Sitrass, Septembre 2004, 146p.

BARBIER, Gabriel. « Bamba Dièye, Maire Benno de la capitale du nord rassure : 2010 sera une année de recettes pour Saint Louis », 22 Mars 2010. Disponible sur www.walf.sn.

BAVA. Sophie et BLEITRACH. Danielle. « Islam et pouvoir au Sénégal, les mourides entre utopie et capitalisme », *Le monde diplomatique*, Novembre 1995, p21.

BAVOUX, Jean-Jacques et CHARRIER, Jean Bernard. *Transports et structuration de l'espace dans l'Union européenne*, Masson, 1994, 222p.

BAVOUX, Jean-Jacques et CHARRIER, Jean Bernard. *Transports et structuration de l'espace dans l'Union européenne*, Masson, 1994, 222p.

BEAUCHEMIN, Catherine, BOCQUIER, Philippe. « Migration et urbanisation en Afrique l'Ouest Francophone », *Urban Studies*, Vol. 41, No 11, 2004, p. 2245-2272.

BEAUCIRE, Francis. *Ville compacte, ville diffuse*, Rennes, 2006, 12p. (603e conférence de l'Université de tous les savoirs, Rennes, 6 janvier 2006, 12p.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. *La géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 4ème édition, 1995, 349p.

BECKER, Charles et LERICOLAIS, André. « Le problème frontalier dans le conflit sénégalo-mauritanien », *Politique Africaine*, n° 35, 1989, p149-155.

BERRY, Brian. *Geography of Market Centers and Retail Distribution*, New Jersey, Prentice-Hall, 1967, 145p.

BLUNDO, Giorgio et De SARDAN Jean Pierre. « La corruption au quotidien en Afrique de l'ouest », *Politique africaine*, n° 83, Octobre 2001, 30p.

BOILAT, Pierre David. *Esquisses sénégalaises*, Paris, Karthala, 1853, réédition, 1984, 499p.

BONNAFOUS, Alain. *Approche générale du lien entre développement des villes et politiques de transport*, Lyon, La Fabrique de la Cité, 15p. (Intervention du 16 Septembre 2010, Lyon).

BONNARDEL, Régine. « Les indépendances, permanences et mutations », in Catherine COQUERY-VIDROVITCH, *Processus d'urbanisation en Afrique*, Paris, Harmattan, Tome 2, 1988, p65-68.

BONNARDEL, Régine. *Saint Louis du Sénégal* : *mort ou naissance*, Paris, Harmattan, 1992, 423p.

BREDELOUP, Sylvie ; BERTONCELLO, Brigitte, et LOMBARD, Jérôme (éds). *Abidjan, Dakar : des villes à vendre* ? *La privatisation mode in Africa des services urbains*, Paris, Harmattan, 2008, p.81-100.

BRUNET, Roger, FERRAS, Robert et THERY, Hervé. *Les mots de la géographie*, dictionnaire critique, Reclus-La documentation française, 3éme édition, 2009, 520p.

BUREAU CENTRAL D'OUTRE-MER. *Ville de Touba, monographie*, 1974, 80p.

CABINET D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME DU SENEGAL (CAUS). *Plan directeur d'urbanisme de Touba « horizon 2020* », 2005, Dakar, 216 p.

CALAS, Bernard. *De Dar es Salaam à Bongoland : mutations urbaines en Tanzanie*, Paris, Karthala, 2006, 392p.

CAMARA, Camille. *Saint Louis du Sénégal. Évolution d'une ville en milieu africain*, Dakar, IFAN, 1968**,** 292 p. (Th. Doctorat : Ssciences économiques et sociales, 1968).

CARRIERE, Françoise et PINCHEMEL, Philippe. *Le Fait urbain en France*, Paris, Colin, 1963, 18,5 X 23,5, 376 p.

CERVERO, Robert. *Informal transport in the developing World*, Unchs, Nairobi, 2000, 288p.

CHALAS, Yves, *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos, 2000, 206p.

CHALEARD, Jean-Louis. *Temps des villes. Temps des vivres, l'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire*, Paris, Karthala 1996, 661 p.

CHERRUAU, Pierre**. «** Touba, la Mecque des mourides », 13 Décembre 2010, Disponible http/www.lemonde.fr.

CISSOKHO, Sidy. « Les transports publics à Dakar durant les mandats d'Abdoulaye Wade », *Politique africaine*, n°126, Juin 2012, p163-184.

CLERVAL Anne. *La gentrification à Paris intra-muros : dynamiques spatiales, rapports sociaux et politiques publiques*, Paris : Université de Paris 1, 602 p. . (Th. Doctorat : Géographie, Université de Paris 1, 2008).

COMMUNAUTE RURALE DE GANDON, « Plan Local de Développement (2009-2014) », *Document de synthèse*, Novembre 2008, 4p. Disponible sur www.cooperationdecentralisee.sn.

COMMUNAUTE RURALE DE TOUBA MOSQUEE, *Plan Local de Développement, 2003-2007, 2002*, 101p.

COMMUNAUTE RURALE DE TOUBA MOSQUEE. *Plan Local de Développement, 2003-2007*, 2002, 101p.

COMMUNE DE SAINT LOUIS. « Saint Louis 2030, nouvelle métropole africaine : Face aux nouveaux défis environnementaux, quelle stratégie pour un développement urbain dynamique, équilibré et durable », *Ateliers internationale de maitrise d'œuvre urbaine*, Cahiers de session, 1ère édition, du 10 au 20 Avril 2010, 89p.

COPANS, Jean. *Les marabouts de l'arachide : la confrérie mouride et les paysans du Sénégal*, Le Sycomore, 1980, 263 p.

COULON, Christian. *Le Marabout et le prince, Islam et pouvoir au Sénégal*, Paris, Pedone,1981, 317p.

COULON, Christian. *Les Musulmans et le pouvoir en Afrique noire*, Paris, Karthala, 1983, 177p.

DE MAXIMY, René et PAIN, Marc, « L'atlas de Kinshasa : la ville et ses problèmes », in Les grandes villes africaines, *Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie*, 1982, 16 (1-2), p. 177-185.

DE MAXIMY, René, « les marchés, facteurs et témoins de l'urbanisation », Paris, Orstom, *Cahier des Sciences. Humaines*, n°23 (2), 1987, 319-331.

DIAGANA, Yakhoub. *Mobilité quotidienne et intégration urbaine à Nouakchott : des difficultés d'accès aux transports urbains à l'expérimentation des stratégies d'adaptation*, Th. Rennes: Université Rennes 2, 2010. 460 p. (Th. Doctorat : Géographie Rennes 2 : 2010) (PIHAN.J, Directeur de Thèse).

DIAKHATE, Mamadou Mawloud. « Les limites intra-urbaines aux frontières de la ville de Saint Louis », in Jean-Louis PIERMAY, *La ville moyenne sénégalaise*, Paris, Karthala, 2007, p99-118.

DIALLO Alpha. *Initiatives municipales : développement des équipements collectifs dans la commune de Saint Louis*, Saint Louis, Université Gaston Berger, 1995, 95p. (Mémoire de Maitrise : Géographie : UGB : 1995).

DIAZ OLVERA, Lourdes et SAHABANA, Maïdadi, *La diffusion des taxis-motos en Afrique de l'ouest*, Grenoble-Chambéry, 2007, 17p. (Colloque, 11, 12,13 Juillet 2007, Grenoble-Chambéry).

DIAZ OLVERA, Lourdes, PLAT, Didier, et POCHET, Pascal. « Etalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne », l'exemple de Niamey, in BUSSIERE, Yves et MADRE, Jean-Loup (dir.), *Démographie et transport* : Villes du Nord et Villes du Sud, Paris, Harmattan, 2002, p147-175.

DIAZ OLVERA, Lourdes; PLAT, Didier et POCHET, Pascal. « Marche à pieds, pauvreté et ségrégation dans les villes d'Afrique de l'ouest : le cas de Dakar », in Marie-Andrée BUISSON et Dominique MIGNOT (Eds), *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Bruxelles, de Boeck, coll. Economie Société Région, 2005, p245-261.

DIOP, Abdoul. Aziz. « Quelles centralités pour la ville de Dakar, Sénégal ? », *Rives méditerranéennes*, n°26, 2007, p75-92. Disponible sur : http:www.rives.revues.org.
DIOP, Momar-Coumba. « Les affaires mourides à Dakar », *Politique africaine*, 1981, p90-100.

DIOUF, Aly. « Renouvellement du parc automobile : 3000 nouveaux bus attendus d'ici 2013 », (en ligne). 8 septembre 2011.http://www.lesoleil.sn.

DIOUF, Ibou, *Car Rapide ou les tentatives d'intégration du transport artisanal*, in Xavier GODARD, les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara, Paris, Karthala, 2002, p45-56.

DIOUF, Oumar ; FALL, Habib Demba et NIANG Doudou Sarr. « Dossier sur les transports urbains de Dakar et sa banlieue, l'enfer de la circulation à Dakar », Disponible: www.senegalaisement.com. Consulté le 07 Décembre 2012.

DIOUF, Paul Marie Benoit. *Internet à Touba, approche géographique des usages du réseau dans les cybercafés*, Dakar, Université Cheikh Anta Diop, 2009, 122p. (Maîtrise de géographie : UCAD : 2009).

DIOUF, Samba, *La ville de Thiès (Sénégal), Croissance démographique et démesure spatiale d'une ville moyenne en pays sous-développé*, Toulouse, Université de Toulouse le Mirail, 1980, 377 p. (Th. Doctorat : Géographie : le Mirail : 1980).

DIRECTION DE LA PREVISION ET DE LA STATISTIQUE. *2ème Enquête Sénégalaise Auprès des Ménages*, Juillet 2004, 260p.

DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES (1998). *Mémento sur les transports terrestres au Sénégal*. Dakar.

DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES. *Mémento des transports terrestres*, Edition 2007,24p.

DUBRESSON, Alain et JAGLIN, Sylvie. « Villes et citadins d'Afrique noire francophone. Le temps des incertitudes », *Bulletin de l'Association de géographes français*, vol. 87, n°1, Mars 2010, p15-25.

EGAL, Yves. « Morphologie urbaine et développement durable, favoriser la densité pour économiser l'énergie et la pollution », *Villes en développement*, n°44, Juin 1999, p2-3.

FALL, Idrissa. *Le rôle et l'impact des fortifications dans la conquête française du Sénégal pendant la seconde moitié du XIX^{e} siècle : le cas du fort de Thiès*, Dakar, Université de Dakar, 1983, 132 p. (Mémoire : Maîtrise).

FOURNET, Florence ; MEUNIER-NIKIEMA, Aude et SALEM, Gérard. *Ouagadougou, 1850-2004: une urbanisation différenciée*, Paris, IRD, Broché, 2008, 145p.

GARCIA-ORIOL. *Rôle et implication des collectivités locales dans le domaine des transports urbains : prédiagnostic*, Ouagadougou, 1992, 5p, (Actes du séminaire Sitrass 2 : organisation des transports urbains : les acteurs, les méthodes, Ouagadougou, du 13-17 janvier 1992, p179-183).

GAYE, Mandiaye. *La problématique de la citoyenneté au Sénégal*, L'Harmattan, juillet 2011, 310p.

GELINAS, Jacques. *Et si le tiers monde s'autofinançait*, Paris, Ed. Dunod, 1987, 147p.

GNING, Khady. *Dynamiques et stratégies territoriales dans le bassin arachidier sénégalais : colonisation, urbanisation, développement et redéploiements*, Pessac : Université Michel de

Montaigne Bordeaux 3, 2010. 460p. (Th. Doctorat : Géographie Bordeaux 3 : 2010) (MORIN. S, Directeur de Thèse).

GODARD, Xavier (dir.). *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif,* Paris, Karthala, Inrets, 2002,416 p.

GODARD, Xavier et TEURNIER, Pierre. L*es transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement*, Karthala – Inrets, Paris, 1992, 248p.

GODARD, Xavier. « Contribution du transport artisanal à la mobilité urbaine », *Revue ville en développement*, Décembre 2007, n° 78, 12p.

GODARD, Xavier. « Mobilité urbaine en Afrique : quels modèles et quelles inflexions face aux défis de l'énergie et du climat ? », *Revue Global Change*, 2008, p109-111.

GODARD, Xavier. *Iinformel ou les insuffisances d'une notion récurrente*, Paris, Karthala, 2002, p129-142.

GOERG, Odile et DE LEMPS HUETZ, Xavier. *Histoire de l'Europe urbaine tome 5, la ville coloniale du XV*è *au XX*è siècle, Seuil, 2012, 447p.

GOUVERNEMENT GENERAL. *Le chemin de fer de Thiès au Niger*, Afrique occidentale française, Larose, 1931.

GUEYE, Cheikh**. «** Entre frontières économiques et frontières religieuses : le café Touba recompose le territoire mouride », in Jean-Louis PIERMAY, *La ville sénégalaise*, Paris, Karthala, 2007, p136-151.

GUEYE, Cheikh. «Le paradoxe de Touba : une ville produite par des ruraux. Les interactions rural-urbain : circulation et mobilisation de ressources», *Bulletin de l'APAD*, 12 juillet 2006. Disponible sur http://apad.revues.org.

GUEYE, Cheikh. *Touba, la capitale des mourides*, Paris, Karthala, 2002, 532p.

HAGETT, Peter. *Locational analysis in human geography*, Londres : E. Arnold, 1965.Traduction par FRECHOU, Hubert, L'analyse spatiale en géographie humaine, Paris : Armand Colin, 1973.

HART, Keith, « Informal income opportunities and urban employment in Ghana », *Journal of Modern African Studies*, 1973, 11 : p61-89.

HAZEMANN, Yves. « Routes et routiers du Sénégal au XX^{ème} siècle. Les sources de l'histoire du transport », dans ALMEIDA-TOPOR, H, CHANSON-JABEUR, CH, LAKROUM, M, *Les transports en Afrique, XIX et XX siècle*, Paris, L'Harmattan, 1991, p211-221.

HUGON, Philippe. *Economie du tiers monde*, Paris, Harmattan, 1996, 112p.

HURIOT, Jean-Marie et BOURDEAU-LEPAGE, Lise. *Economie des villes contemporaines*, Paris, Economica, 2009, 57p.

ISOCARP, *Les nouveaux quartiers et les dispositifs d'aménagement urbain : le cas du Sénégal*, Dakar, 2003, 21p, (Séminaire - atelier à Dakar, 26 mai 2003).

JOSSE. «Thiès, plaque tournante du trafic ferroviaire de l'AOF », *Bulletin d'information de l'AOF*, n° 124, 15 février 1952, p9-14.

KANE, Cissé. *Représentations spatiales et mobilité des jeunes à Dakar*, Utrecht, Urban Research Center, Octobre 1999.

KASSI, Irène. « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan », *Cahiers d'Outre-mer*, n°251, Juillet-Septembre 2010, p391-402.

KASSI, Irène. R*égulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, Bordeaux : Université Michel de Montaigne Bordeaux 3, 2007, 310p. (Th. Doctorat : Géographie : Bordeaux 3, 1998) (BOUCQUET, Christian. Directeur de Thèse).

KAUFMANN, Vincent, et al. *Coordonner transports et urbanism*e, Lausanne, Presses polytechniques universitaires romandes, 2003, 236 p.

KUMAR, Ajay et DIOU, Christian. *Renouvellement du parc d'autobus à Dakar, Avant – après*, Worlbank, Mai 2010, 101p.

LATOUCHE, Serge. *L'autre Afrique, entre don et marché*, Paris, Albin Michel, 1998,247p.

LE BRETON, Eric. *Mobilité et inégalités sociales*, Rennes, 2006, 12p. (603e conférence de l'Université de tous les savoirs, Rennes, 7 janvier 2006, 12p.

LERICOLLAIS, André. « La sécheresse et les populations de la vallée du Sénégal », *Centre Orstom*, Dakar, 1973, 16p.

LESOURD, Michel et NINOT, Olivier. « Le divorce au Sénégal, le chemin de fer Dakar-Niger et la route nationale », in Jean-Louis CHALEARD, et al, *le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala, 2006, 401p.

LEVY, Jacques et LUSSAULT Michel. (dir.). *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, 1034 p.

LÔ, MOUBARACK. *Monographie sur l'impact socio-économique du grand Magal de Touba au Sénégal*, Emergence Consulting, Novembre 2011, 95p.

LÔ, Mor Talla. *Le marché central de Thiès : approche géographique*, Dakar, UCAD, 2010, 131 p. (Mémoire de Maitrise : Géographie : 2010).

LOMBARD, Jérôme, et al. « Les rues de Dakar : espaces de négociation dans le transport urbain », *Autrepart*, n°32, 2004. p.115-134.

LOMBARD, Jérôme. « Sénégal : des dérives du système des transports à la catastrophe du Joola », *Afrique contemporaine* 3/2003 (n° 207), p. 165-184.

LOMBARD, Jérôme. « Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar », *Géocarrefour*, Vol. 81/2, 2006. Disponible sur www.geocarrefour.revues.org.

LUSSAULT, Michel, PAQUOT, Thierry, YOUNES, Christ. *Habiter, le propre de l'humain*. *Villes, territoires et philosophie,* La Découverte, 2007, 384p.

LUSSAULT, Michel. *L'homme spatial : la construction sociale de l'espace humain*, Paris, Seuil, 2007, 266p.

M'BOW, Lat Soucabé. *Dakar : croissance et mobilités urbaines*, Paris : université de Nanterre Paris X, 1992, 712p. (Th. Géographie : Doctorat d'Etat, 1992) (PELISSIER, P et. Directeur de Thèse).

M'BOW, Lat. Soucabé. « Les politiques urbaines : gestion et aménagement », In Momar.Coumba, *Sénégal : trajectoires d'un Etat*, 1992, p 205-231.

MARCADON Jacques. *Les transports, géographie de la circulation dans* le *monde*, Paris, Armand Colin, 1999, 224p.

MARCADON, Jacques, et al. *Les transports*, Paris, Armand Colin, 1997, 215p.

MBOLOKO, Elikia. « Peste et société urbaine à Dakar : l'épidémie de 1914 », *Cahiers d'études africaines*, 1982, vol. 22, n° 85-86, p13-46.

MERLIN, Pierre et CHOAY, Françoise. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Puf, 2009, 963p.

MERSADIER, Yves. « Structure des budgets familiaux à Thiès », *Bulletin de l'IFAN*, 1955, n°3, p388-432.

MICHELON, Benjamin. « Planification urbaine et usages des quartiers précaires en Afrique ». Etude de cas à Douala et à Kigali, 2011, *Certu*, 4p.

MONTEIL, Vincent Mansour. *L'Islam noir*, Editions du Seuil, 1964, 336 p.

MONTEIL, Vincent Mansour. *Esquisses sénégalaises : Walo – Kayor – Djolof – Mourides – Un visionnaire* », Dakar, IFAN, 1967.

MORICONI-EBRARD, François. *L'urbanisation du monde depuis 1950*, Paris, Economica-Anthropos, coll. « ville », 1993, 372p.

MUTOMBO, Kapanga. *Mutations économiques de l'économie informelle, à l'économie informelle rurale*, (Th. de Doctorat, 1997).

N'DOUR, Birame. *Thiès. De la création coloniale au début du XXe siècle. Le développement d'un centre de colonisation 1864-1925*, Paris, Université de Paris VII, 1978, 155 p. (Mémoire de Maîtrise).

N'DOYE, Mamadou Moustapha. *Genre et habitat, les incidences de l'occupation anarchique de l'espace sur la vie socioéconomique des ménages : problématique de la féminisation de la pauvreté à Pikine à Saint Louis*, université Gaston Berger, 2000, 144p. (Mémoire de maîtrise : Sociologie, 2000).

N'DIAYE, Lamine. *Parenté et morts chez les Wolof : tradition et modernité au Sénégal*, Paris, Harmattan, 2009, 340 p.

N'GUENDO-YONGSI, Blaise. « Le tissu spontané des villes des d'Afrique subsaharienne : logique de formation et diversité des situations », *Revue des études afroeuropéennes*, Université de Chicoutimi de Canada, n° 2, 3, 2008, 23p.

NIANG, Demba, Gouvernance locale, *Maîtrise d'ouvrage communale et stratégie de développement local au Sénégal : l'expérience de la ville de Saint Louis*, Toulouse, Université le Mirail, 2007, 267p. (Th. Doctorat : Géographie, Université le Mirail, 2007) (COLL, Jean-Fabien, Directeur de Thèse).

O'BRIEN, Donald B. Cruise. *the Mourides of Sénégal. The Political and Economic Organization of an Islamic Brotherhood*, Oxford, 1971, 321p.

OFFNER, Jean Marc, « Les effets structurants des transports, mythe politique, mystification scientifique, *Espace géographique*, 1993, vol.22, n°22-3, p232-242.

OFFNER, Jean-Marc et PUMAIN, Denis. *Réseaux et territoires, significations croisées*, Paris, l'Aube, 1996, 280p.

ONU-HABITAT. Etude sur la sécurité de l'occupation foncière et immobilière et la bonne gouvernance, Sénégal, Avril 2004, 116p.

ORFEUIL, Jean Pierre. « La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite », in. Michel BONNET, Dominique DESJEUX (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 2000, p 53.

OSMONT Annick. La Banque mondiale et les villes, du développement à l'ajustement, Paris, Hommes et sociétés, 1995, 312 p.

PAULET, Jean Pierre. *Manuel de géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 2009, 348p.

PÉLLISIER, Paul. « Les paysans du Sénégal », *Annales de Géographie*, 1968, n°419, pp.110-117.

PIERMAY, Jean-Louis. *La ville sénégalaise*, Paris, Karthala, 2007, 246p.

PLANÇON, Caroline. « Pratiques juridiques urbaines au Sénégal, ruptures et réappropriations du droit foncier étatique », *Revue droit et Cultures*, n°56, 2008, p107-126.

PLASSARD, François. *Transport et territoire*, Paris, La documentation française, 2003, 97p.

PLASSARD, François. ; VULIN, Bénédicte et BONNAFOUS, Alain. *Circuler demain*, Paris, DATAR, La Tour-d'Aigues, l'Aube, 1993, 191p.

POUYANNE, Guillaume. *Forme urbaine et mobilité quotidienne*, Pessac: Université Montesquieu, Bordeaux4, 2004.270p. (Th. Doctorat : Sciences économiques : Bordeaux IV : 2004) (LACOUR, Claude. Directeur de Thèse).

RETAILLE, Denis (dir.). *La ville ou l'Etat, Développement politique et urbanité dans les espaces nomades ou mobiles*, (Mauritanie-Sénégal-Inde, et Retour), Université de Rouen et du Havre, 2006,321p.

ROCHEFORT, Michel. *Le défi urbain dans les pays du Sud*, Paris, Harmattan, 2000,184p.

SAHABANA, Mahaïdadi. *Les motos taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeurs d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable*, Douala, 20-24 novembre 2006, 15p, (Communication aux Secondes Rencontres Internationales, CIDEGEF/Ville, Douala, 20-24 novembre 2006).

SAHABANA, Maïdadi. « Le Joola, Ndiaga Ndiaye, cars rapides, les victimes des transports en commun, l'affaire de tous ? », *Revue Transports*, n° 419, 2003, p177-180.

SAHABANA, Maïdadi. « Gare routière ou l'entrée de la mobilité interurbaine en ville », in Xavier, GODARD, *les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala, 2002, p113-120.

SAKHO, Pape, « Urbain ou développement urbain et transport à Dakar », in Xavier GODARD, *les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala,2002, p331-342.

SAKHO, Pape. « Renouvellement urbain à Dakar : vers l'émergence d'une nouvelle centralité dans un quartier d'habitat planifié, le Point E » ?, in Jean-Louis PIERMAY, *la ville moyenne sénégalaise*, 2007, p75-95.

SALEM, Gérard. *La Santé dans la ville, géographie d'un petit espace dense : Pikine (Sénégal)*, Paris, Karthala, 1998, 360p.

SANE, Youssouph. *Les processus actuels de l'urbanisation dakaroise : entre expansion et complexité de la gestion, enjeux de la périphérie Est*, Pessac : Université Michel de Montaigne Bordeaux 3, 2009. 376p. (Th. Géographie : Bordeaux 3, 2009) (BART, François, Directeur de Thèse).

SAVONNET, Georges, « Evolution démographique de la ville de Thiès », *Notes Africaines*, 1952, n°56, p. 122-124.

SAVONNET, Georges. « Les villages de la banlieue thiéssoise », *Bulletin de l'IFAN. Série B, Sciences Humaines*, 1955, p371-387.

SAVONNET, Georges. « Une ville neuve du Sénégal : Thiès », *Cahiers d'Outre-Mer*, 1956, n°9, p. 70-93.

SECK, Assane. *Dakar, métropole ouest africaine*, Dakar, IFAN, 1970, 516p.

SECK, Serigne Mbacké « Transports et territoires : les coxeurs de Dakar du bénévolat à la prestation de services », *Bulletin de la Société géographique de Liège*, n°48, 2006, p 7-17**.**

SEMBENE, Ousmane. *Les bouts de bois de Dieu*, Paris, Pocket, 1960,379p.

SINOU, Alain, « Urbanisme et colonialisme, la production de la ville indigène au Sénégal au début du XXème siècle », in Catherine COQUERY-VIDROVITCH, *Processus d'urbanisation en Afrique*, Paris, Harmattan, 1988, p25-37.

SINOU, Alain. *Comptoirs et villes coloniales du Sénégal : Saint Louis, Gorée Dakar*, Paris, Karthala-Orstom, 1993,361p.

SISSOKO, Sidy. *Étude des rapports entre les None de Thiès et la ville de Thiès : 1890-1990. Repli socioculturel***,** Dakar, Université Cheikh Anta Diop**,** 1991, 94 p. (Mémoire de Maîtrise: histoire).

SOW Mamadou Daye**.** *Les transformations urbaines dans les villes du Sud : l'exemple de Saint Louis du Sénégal, université* Toulouse le Mirail**,** Décembre 2005, 326p. (Th. Géographie : Toulouse le Mirail, 2005) (COLL, Jean-Fabien, Directeur de Thèse).

SY, Cheikh. Tidiane. *La confrérie sénégalaise des mourides, un essai sur l'Islam au Sénégal, Présence Africaine*, 1969, 354p.

SYSCOM. *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains* (Emtsu), Dakar, (Rapport final pour le CETUD : conseil exécutif des transports urbains de Dakar), Août 2001.

TALL, Serigne Mansour et TINE, Alphonse. « Participation paysanne aux négociations foncières en région de Thiès », *Spécial issue*, Juin 2002, 4p. Disponible sur pubs.iied.org.

TALL, Serigne Mansour. *Investir dans la ville africaine : les émigrés et l'habitat à Dakar*, Paris, Karthala, Business & Economics, 2009, 286 p.

TASK TEAM. *Le secteur des transports routiers au Sénégal*, Juin 2004, 104p.

TECSULT. *Etude d'élaboration du plan de circulation pour la ville de Thiès*, République du Sénégal, 2004.

TEURNIER Pierre et MANDON-ADOLEHOUME, Béatrice. « L'intégration du transport artisanal dans un service public de transport urbain : le cas de Dakar », in Xavier, GODARD,

les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif, Paris, Karthala, Inrets, 2002, 408p.

THE ECONOMIST. « Rome et Touba (Sénégal) : derrière les marchés en plein air d'Italie, on trouve un réseau de musulmans africains qui proposent une nouvelle réponse à la mondialisation », *Faith et Business,* 19 Décembre, 2006, 5p.

THIOUB, Ibrahima. *Islam et politique au Sénégal : le pouvoir et les marabouts*, entretien du 15 Mars 2008, www.Afrik.com. (Consulté le 24/09/2010).

TOTTE, Marc ; DAHOU, Tarik et BILLAZ, René (dir.). *La décentralisation en Afrique de l'ouest : entre politique et développement*, Paris, Karthala, 2003, 403p.

VARLET, Jean. « La déréglementation du transport aérien et ses conséquences sur les réseaux et sur les aéroports », *Annales de géographie*, 1997, Vol 106, n°593-594, p205-217.

VERNIERE, Marc. « Pikine, "ville nouvelle" de Dakar, un cas de pseudo-urbanisation », *Espace géographique*, n° 2, 1973, p107-126.

WADE**,** Cheikh Samba ; TREMBLAY, Rémy et N'DIAYE Mamadou. « La gare routière et la ville à Dakar », *Revue Perspectives & Sociétés,* n°1, janvier 2010, 23p.

WIEL, Marc. *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Belgique, coll. Architecture, Recherches, 1999, 149p.

WIEL, Marc. *Ville et automobile*, Paris, Descartes & Cie, 2002, 140 p.

WILHELM**,** Laurence. « Le transport et l'approvisionnement inter-marchés dans les villes de l'Afrique », *Revue Aliments dans les villes,* bulletin 133, vol 2, Juillet 1997, 25p.

YAPI-DIAHOU, Alphonse. *Baraques et pouvoirs dans l'agglomération Abidjanaise*, Paris, Harmattan, 2000, 456p. ZHUO, Jian. *Vers un aménagement de l'espace-temps : enjeux et modalités de en compte des vitesses de déplacements dans la planification urbaine*, Paris, Ecole des ponts et chaussées de Paris, 2007, 425p. (Th. Aménagement et Urbanisme, 2007).

ZHUO, Jian, *Vers un aménagement de l'espace-temps : enjeux et modalités de en compte des vitesses de déplacements dans la planification urbaine*, Paris, École des ponts et Chaussées 2007, 425p, (Th. Aménagement et Urbanisme, 2007, Paris).

ANNEXES

Annexe 1 : « Tout le monde attend la réhabilitation totale de l'ouvrage avec impatience »

« Le pont c'est d'abord un bien du patrimoine mondial, il est classé à l'UNESCO ; mais il est surtout le seul lien aujourd'hui entre le continent et l'île de Saint Louis. Toutes les activités économiques, administratives et sociales sont sur l'île. Les gens habitent plutôt sur le continent, mais tout le monde traverse tous les jours pour aller à l'école, pour aller au travail, dans les hôpitaux, etc. Les produits de la pêche transitent aussi tous les jours par le pont dans des camions frigorifiques. Donc c'est un flux très important de véhicules le matin et le soir. Et aujourd'hui c'est le seul ; il n'y a pas d'autre ouvrage pour permettre de traverser. Le pont est dans un état de dégradation très avancé. Du point de vu même de la sécurité, les gens n'étaient plus tellement rassurés. On avait tenu une audience publique, pour communiquer sur le projet et comprendre les attentes des gens. Tout le monde attend la réhabilitation totale de l'ouvrage avec impatience.

Un des objectifs c'est aussi de faciliter la navigation fluviale. Il y a un projet de rendre le fleuve Sénégal navigable du Sénégal au Mali, et le pont constitue aujourd'hui un obstacle. En réhabilitant la travée tournante du pont, on gère le problème.

Alors oui on espère aussi des retombées touristiques. On avait même pensé mettre les anciennes pièces du pont dans un musée. C'est notre histoire et les pièces, pour certaines, ont plus de 100 ans. » AFD. (2009)

Annexe 2: Affrontements entre forces de l'ordre et marchands ambulants à Saint-Louis : Cinq blessés et quatre arrestations

Les marchands ambulants se sont frottés, hier mercredi, aux forces de l'ordre. Les premiers, ayant refusé de quitter l'avenue Général De Gaulle occupée anarchiquement, ont été déguerpis de force par les seconds. La Mairie n'entend pas céder aux intimidations des marchands. Sa décision de les faire quitter ce lieu est, selon elle, irrévocable.

(Correspondances) - Entre marchands ambulants et forces de l'ordre, la tension a monté d'un cran dans la matinée du mercredi. L'avenue Général De Gaulle, située dans le faubourg du Sor à Saint-Louis, a accueilli un festival de jets de pierres et grenades lacrymogènes animé par les éléments du commissariat central et les vendeurs, occupants anarchiques de cette artère. Les vendeurs ont opposé une résistance farouche aux policiers, dépêchés qui voulaient les déguerpir de cette avenue passante. Course poursuite et rapport de force ont duré plus d'un tour d'horloge. Un effectif d'environ cinq blessés a été enregistré, selon les informations recueillies sur place. Des passants n'ont pas échappé aux dommages causés par les affrontements. Au cours des échauffourées, la police a interpellé quatre marchands ambulants. Un bras de fer entre la Mairie et les marchands ambulants est le soubassement de la tension. Balayés de ce lieu il y a plusieurs mois sous la férule du premier magistrat de la ville, les marchands ambulants sont revenus en force. L'ancienne gare ferroviaire était le lieu de recasement. Pour motif du refus de se plier à cette décision municipale, Mor Tall, marchand ambulant, argue l''insécurité, le manque d'assainissement et la difficile cohabitation avec les vendeuses de poisson'. Pour sa part, la Mairie de Saint-Louis n'entend décaler d'un iota de sa décision. 'La Mairie ne va pas cette fois-ci reculer sur sa décision. La question des marchands ambulants a été posée lors d'un conseil municipal. Les quartiers Gokhou Mbadji et Pikine sont les deux sites de recasement proposés. Certains d'entre eux sont d'accord. Il n'est plus question d'occuper l'avenue, même pas pour la fête de Tabaski', a martelé le conseiller. Cette situation est déplorée par beaucoup de Saint-Louisiens qui expriment la nécessité de changer le lieu d'opération de ces marchands en vue de redonner une belle face à la ville. 'Ces marchands ambulants se doivent de rejoindre les sites de recasement. Leur présence ici pose une insécurité colossale aux passants', a soutenu un témoin des échauffourées.

Auteur: Aïda Coumba DIOP Walfadrji, 12/10/201

Annexes 3 : Restructuration de Pikine (Saint-Louis) et Khouma (Richard Toll) : La Fondation droit à la ville relance les chantiers

Le Soleil - Babacar Maurice Ndiaye - 29 Mars 2007

Toutes les conditionnalités sont maintenant remplies pour déclencher les opérations de restructuration et de régularisation foncière des quartiers de Pikine (Saint-Louis) et de Khouma (Richard-Toll). C'est ce qui ressort du point de presse tenu par M. Mamadou Lamine Diouf, administrateur de la Fondation droit à la ville (Fdv) désormais en charge du projet.

Le projet tant attendu par les populations depuis des années, et qui a soulevé beaucoup de bruits et de supputations, entre dans sa phase de finalisation. On peut dire ainsi que les choses ont bougé à grands pas pour aboutir à la concrétisation des solutions novatrices avancées pour améliorer le cadre de vie dans les quartiers spontanés de Pikine à Saint-Louis et de Khouma à Richard-Toll. C'est ce qu'a révélé Mamadou Lamine Diouf, administrateur général de la Fondation droit à la ville qui pilote désormais les études de faisabilité de ces deux projets de restructuration et de régulation foncière. C'était au cours d'un point de presse tenu vendredi dernier à Saint-Louis conjointement avec M. Diallo chef du service régional de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, en présence des différents techniciens collaborateurs.

Tout part du programme d'activités de la Fondation droit à la ville qui a démarré dans les zones d'habitat spontané de la ville de Pikine à Dakar et de Hann par une planification urbaine en reconfigurant ces quartiers non lotis en vue de les arrimer au tissu urbain en les conformant aux standards et normes d'urbanisation admis pour améliorer le cadre de vie des populations, a-t-il dit. Ce sera le même cas de figure pour les quartiers de Pikine (Saint-Louis) et Khouma (Richard-Toll).

Pour cela, le financement est acquis pour lancer les appels d'offres, la Convention ayant été signée depuis le 3 février 2006 entre l'Union européenne (UE) et l'État du Sénégal. Pour les populations, l'heure est donc au soulagement face à l'évolution positive du projet qui entre dans sa phase concrète. Depuis le début de l'année, à l'issue de deux études financées par l'UE, les facteurs bloquant ont été levés et les principaux problèmes résolus, a indiqué M. Diouf. La 3e étude prévue n'a pas été effectuée, selon lui, parce que la Fdv a pris les choses en main et revisité tout le processus ". Cela a permis d'apporter des compléments qui ont été présentés à l'UE ", ajoute l'administrateur. C'est ainsi qu'un financement de 16 millions d'Euros (environ 11 milliards de F CFA) a été acquis, avec signature de la convention le 12 mars 2006, toutes les 3 conditionnalités ayant été remplies pour lancer les appels d'offres dans le respect des procédures de l'UE. En contrepartie, l'État a dégagé une enveloppe de 910 millions de francs CFA pour l'indemnisation des personnes occupant l'emprise des voiries et devant être déplacées vers la zone de recasement. Le budget dédié à ce recasement a été mobilisé depuis le mois de décembre, selon Mamadou lamine Diouf. Quant au gouvernement du Sénégal, il a consenti des efforts importants pour mettre en place toutes les conditions pour le lancement des appels d'offres.

Responsable régional de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire, M. Diallo a passé en revue les modalités requises pour le démarrage de la restructuration de Pikine et Khouma. Des opérations qui vont être menées en parfaite harmonie avec les populations maintenant très impliquées dans le processus. Mais l'ingénierie sociale par la sensibilisation et l'information sera toujours de mise, selon lui, durant toute l'exécution du projet. La question des infrastructures socio-économiques, culturelles et sportives a été largement abordée. Au niveau de la voirie, l'éclairage public, l'adduction d'eau potable, l'assainissement et les équipements collectifs seront mis en place en partenariat privilégié avec les municipalités de Richard-Toll et Saint-Louis.

<u>Annexes 4 :</u> L'influence des marabouts dans le transport

Grève des transporteurs : Mot d'ordre suspendu sur demande de Touba et Tivaouane

Par Ferloo.com | Ferloo.com | Jeudi 26 janvier, 2012 05:58 | Consulté 2838 fois | 23 commentaires Favoris A A A

| -Imprimer| Envoyer

Societe | Mots Clés: Transport, Greve, Suspension, Touba, Tivaouane, Transporteurs

3 Partager 6 Tweet 0 +1

Ajouter

Seneweb NewsLetter

source: Ferloo.com

Les transporteurs ont sursis à leur mot d'ordre de grève de 72 heures sur demande de Serigne Abdoul Aziz Sy Al-Amin, porte-parole du Khalife général des Tidianes, et Serigne Cheikh Sidi Mokhtar Mbacké par la voix de son porte-parole, Serigne Bassirou Abdoul Khadre Mbacké, a déclaré à la télévision nationale, Alassane Ndoye, un des coordonnateurs du mouvement de grève.

Les transporteurs reprendront leurs activités jeudi. Le syndicat des transporteurs affilié à la CNTS accepte ainsi de surseoir à son mot d'ordre de grève de 72 heures suite aux demandes formulées par Touba et Tivaouane. La grève des transports intervient dans un contexte religieux particulier avec la préparation du Maouloud célébrant la naissance d prophète Mouhamed.

Les transporteurs protestent contre la hausse du prix du carburant malgré la baisse décidée il y a peu par le gouvernement mais jugée insuffisante par les syndicats.

om...

<u>Annexe5:</u> Liberalisation des importations des véhicules d'occasion

Libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion et de la friperie

L'importation de véhicules d'occasion et de friperie vient de faire l'objet de deux décrets visant à compléter le dispositif de libéralisation. C'est ainsi que le régime des autorisations préalables à l'importation des véhicules d'occasion a été supprimé. Les restrictions pesant sur l'importation de la friperie ont été aussi supprimées en dehors du certificat sanitaire.

Décret sur les véhicules d'occasion

Décret complétant le décret n° 94-669 du 30 juin 1994 portant libéralisation de certains produits à l'exportation et relatif à l'importation des véhicules d'occasion.

Le président de la République,
VU la Constitution, notamment en ses articles 37 et 65 ;
VU la loi n° 87-47 du 28 décembre 1987 portant code des douanes ;
VU la loi n° 94-63 du 3 août 1994 sur les prix, la concurrence et le contentieux économique ;
VU la loi n° 94-68 du 22 août 1994 relative aux mesures de sauvegarde de la production nationale contre les pratiques commerciales illicites ;
VU la loi n° 94-69 du 22 août 1994 fixant le régime d'exercice des activités économiques ;
VU le décret n° 93-717 du 1er juin 1993 portant nomination du Premier ministre ;
VU le décret n° 95-312 du 15 mars 1995 portant nomination des ministres modifié par le décret n° 95-748 du 12 septembre 1995 ;
VU le décret n° 95-315 du 16 mars 1995 portant répartition des services de l'Etat, du contrôle des établissements publics, des sociétés nationales et des sociétés anonymes à participation publique majoritaire entre la présidence de la République et les ministères ;
VU le décret n° 95-325 du 17 mars 1995 relatif aux attributions du ministre du Commerce, de l'Artisanat et de l'Industrialisation ;
VU le décret n° 95-704 du 20 juillet 1995 réglementant l'importation des véhicules d'occasion ;
SUR le rapport du ministre du Commerce, de l'Artisanat et de l'Industrialisation ;

DECRETE :

Article premier : L'importation au Sénégal des véhicules d'occasion (position tarifaire 87-03) est libre.

Article 2 : L'immatriculation des véhicules d'occasion ci-après est subordonnée à la justification d'un certificat d'aptitude technique à la circulation :
- véhicules de tourisme de plus de cinq ans d'âge,
- véhicules utilitaires légers de transport en commun de plus de huit ans d'âge,
- véhicules utilitaires lourds de plus de treize ans d'âge.

Article 3 : Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent décret, notamment celles du décret n° 95-704 du 20 janvier 1995.

Article 4 : Le ministre de l'Economie, des Finances et du Plan, le ministre de l'Equipement et des Transports terrestres et le ministre du Commerce, de l'Artisanat et de l'Industrialisation, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret qui sera publié au Journal officiel.

Fait à Dakar, le 9 juillet 1996

Abdou DIOUF

Figure 3

Extrait du décret sur la libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion

Annexe 6 : Questionnaires

A. chauffeurs de cars urbains

Date .....

1. Classe d'âge

18-25ans □

25- 35 ans □

35-60 ans □

+ 60 ans □

2. Niveau d'étude et de formation

Analphabète □

Primaire arabe ou Français □

Moyen □

Secondaire □

Universitaire □

3. Pourquoi exercez-vous le métier de chauffeur ?

Chômage □

Influence familiale □

Précarité □

Vocation personnelle □

Autres □

4. Quel est votre statut en tant qu'opérateur de transport ?

Salarié □

Propriétaire □

5. Quel est votre revenu mensuel en FCFA ?

Moins de 30 000 FCFA □

30 000 à 40 000 FCFA □

40 000 à 60 000 FCFA □

+ 60 000 FCFA □

6. Dans quelles conditions travaillez-vous ?

Absence de contrat de travail □

Longues heures de travail □

Absence de protection sociale □

Salaire faible □

B. <u>Cochers et charretiers</u>

1. Classe d'âge

18-25ans □

25- 35 ans □

35-60 ans □

+ 60 ans □

2. Quelles sont les causes de votre exode vers la ville ?

Crise rurale □

Conditions de vie □

Recherche d'emploi □

Autres □

3. Niveau d'étude et de formation

Analphabète □

Primaire arabe ou Français □

Moyen □

Secondaire □

Universitaire □

4. Pourquoi exercez-vous le métier de cocher ?

Chômage □

Influence familiale □

Précarité □

Revenus complémentaires □

Autres □

5. Les périodes d'exercice du métier

Saison sèche □

Saison des pluies □

Toute l'année □

Fêtes □

6. Quel est votre statut en tant qu'opérateur de transport ?

Salarié □

Propriétaire □

7. Quel est votre revenu mensuel en FCFA ?

Moins de 30 000 FCFA □

30 000 à 40 000 FCFA □

40 000 à 60 000 FCFA □

\+ 60 000 FCFA □

8. Types de clientèles

Ménagères □

Commerçantes □

Chômeurs □

Ouvriers □

Fonctionnaires □

Autres □

9. Principaux lieux desservis

Quartiers périphériques □

Zones périurbaines □

Quartiers d'occupation spontanée □

Lieux d'activités □

Autres □

C. Chauffeurs de taxis clandestins

1. Classe d'âge

18-25ans □

25- 35 ans □

35-60 ans □

+ 60 ans □

2. Niveau d'étude et de formation

Analphabète □

Primaire arabe ou Français □

Moyen □

Secondaire □

Universitaire □

3. Pourquoi exercez-vous le métier de chauffeur de taxi « clando » ?

Chômage □

Arrondir les fins de mois □

Précarité □

Autres □

4. La conduite est-elle votre métier ?

Principal □

Secondaire □

5. Quel est votre statut en tant qu'opérateur de transport ?

Salarié □

Propriétaire □

6. Profession d'origine des propriétaires de véhicules de transport ?

Fonctionnaires □

Commerçants □

Homme politique □

Autres □

7. Quel est votre revenu mensuel en FCFA ?

Moins de 30 000 FCFA □

30 000 à 40 000 FCFA □

40 000 à 60 000 FCFA □

\+ 60 000 FCFA □

8. Types de clientèles

Ménagères □

Commerçantes □

Chômeurs □

Elèves et étudiants □

Fonctionnaires □

Autres □

9. Principaux lieux desservis

Quartiers périphériques □

Zones périurbaines □

Quartiers d'occupation spontanée □

Lieux d'activités □

Autres □

D. <u>Les usagers des transports à Pikine, Médina Fall et Darou Tanzil</u>

1. Classe d'âge

18-25ans □

25- 35 ans □

35-60 ans □

\+ 60 ans □

2. Profession

Ménagères □

Ouvriers □

Fonctionnaires □

Chômeurs □

Autres □

3. Avez-vous un moyen de transport personnel pour vos déplacements ?

Oui □

Non □

4. Si non, quels types de transports collectifs utilisés pour vos déplacements ?

Cars urbains □

Bus □

Taxis “clandos” □

Taxis officiels □

Transports hippomobiles □

Camionnettes Pick-up □

Marche à pieds □

Autres □

5. Les motifs de vos déplacements ?

Travail □

Marché □

Visite sociale □

Ecole □

Structure sanitaire □

Autres □

6. Principaux lieux de déplacements des usagers ?

Centre-ville □

Quartiers □

Quartiers voisins □

L’extérieur de la ville □

7. Les causes de vos déplacements en taxis « clandos » si c’est le cas?

Rapidité et souplesse □

Accessibilité spatiale □

Offre permanente □

Tarifs abordables □

8. Les causes de vos déplacements à pieds si c'est le cas?

Cherté des transports □

Difficultés économiques □

Offre de transport déficitaire □

Accessibilité spatiale difficile □

Autres □

9. Niveau de mobilité

0-1 déplacement par jour □

1-2 déplacement par jour □

2-3 déplacements par jour □

+ 3 déplacements par jour □

10. Budget consacré au transport

Moins de 5 000FCFA □

5000- 10 000FCFA □

+ 10 000 FCFA □

Annexe 7: Entretien avec les responsables locaux chargés des transports

1. Le transport est implicitement une compétence transférée aux collectivités locales. Quels sont vos domaines d'intervention? Avec quels moyens?

2. Quelles sont vos limites dans l'exercice de vos competences en matiére de transport?

3. Quels types de rapports entretenez vous avec les opérateurs de transport?

4. Quel est votre rôle dans le contrôle, l'organisation et le financement des transports dans votre ville?

5. Ne serait-il pas interessant à votre niveau de créer une entreprise publique de transport locale à particpation privée destinée à améliorer les mobilités urbaines dans un contexte d'étalement de l'espace?

6. Es ce que dans le cadre de vos politiques de transport prenez vous en compte le rattrapage et la desserte des péripheries urbaines? Comment comptez vous la mettre en oeuvre?

7. Quelles sont les orientations des politiques d'aménagement du territoire au niveau local notamment dans l'articulation entre réseaux de transport et urbanisme?

8. Quels sont les volets de la politique de transport de votre ville?

9. Quel systéme de transport durable pour votre ville?

SIGLES ET ACRONYMES

AATAR Agence Autonome des Travaux Routiers

ADC Agence de Développement Communal

AFD Agence Française de Développement

AFTU Association de Financement des Professionnels du Transport urbain

AGEROUTE Agence des Routes

AGETIP Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public

ANSD Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie

AOF Afrique Occidentale Française

APIX Agence de Promotion des Investissements

BCEOM Bureau Central d'Etude pour les Equipements d'Outre-mer

BICIS Banque internationale pour le commerce et l'industrie au Sénégal

C.R Communauté Rurale

CAUS Cabinet d'Architecture et d'Urbanisme du Sénégal

CEPED Centre Population et Développement

CEPII Centre d'Etudes des Prospectives et d'Informations Internationales

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

CETUD Conseil exécutif des transports urbains de Dakar

CHR : Centre Hospitalier Régional

D.M.A Division Motorisé Autonome

DPS Direction de la Prévision et de la Statistique

DTT Direction des Transports Terrestres

DUH Direction de l'Urbanisme et de l'Habitat

FMI Fonds Monétaire International

FTT Filature et Tissage de Thiès

GTZ Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit

INSEE Institut Nationale de la Statistique et des Etudes Economiques

ISOCARP International Society of City and Regional Planners

NSTS Nouvelle Société Textile Sénégalaise

O.M Ordures ménagères

PAMU Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine

PAS Plan d'Ajustement Sectoriel

PAST Plan d'Ajustement Sectoriel des Transports

PDU Plan Directeur d'Urbanisme

PLD Plan Local d'Urbanisme

PLU Plan local d'urbanisme

POS Plan d'Occupation des Sols

PST Projet Sectoriel des Transports

RGPH Recensement Général de la Population et de l'Habitat

SCOT Schéma de Cohérence Territoriale

SD Schéma Directeur

SDAU Schéma Directeur d'Aménagement Urbain

SENELEC Société Nationale d'électricité

SICAP Société Immobilière du Cap-Vert

SN/HLM Société Nationale/ Habitat à Loyer modéré

SONATEL Société Nationale de Télécommunication

SOTRAC Société des Transports du Cap-Vert

UGB Université Gaston Berger

UNESCO Unit Nations for éducation, science and culture

VCN Voie de Contournement Nord

ZAC Zone d'Aménagement Concerté

GLOSSAIRE

Allo Kagne : « Ravin des voleurs » ou la Cuesta de Thiès

Aïnou Rahmati : Source d'eau sacrée

Baol : Régions traditionnelles correspondant à Diourbel

Borom : Propriétaires terriens

Bountou Pikine : Porte d'entrée de Pikine en *Wolof*

Cheikh : Marabout issu d'un lignage confrérique ou érudit musulman

Coxeur : Rabatteur ou chargeur de transport collectif

Daaras : Structure éducative religieuse privilégiant le travail et l'enseignement

Dakar Dem Dick : Dakar « aller – retour » en wolof. Nom donné aux bus bleus de la compagnie publique de transport à Dakar.

Dég bi : Zone marécageuse

Gare bou Ndaw : Petite gare ferroviaire en *Wolof*

Gondolais : Dépressions interdunaires à l'extrême nord des *Niayes*

Gorgoorlou : Le débrouillard, qui recourt quotidiennement au système D.

Gouye Tekhé : Baobab de la rédemption

Keur : Cases traditionnelles

Khalife : Chef religieux, moral et politique

Korité : Fête musulmane correspondant à la fin du Ramadan

Louma : Marchés hebdomadaires

Magal : Fête mouride célébrant le retour d'Ahmadou Bamba de son exil

Marché Bou Bess : Nouveau marché

Ndiaga Ndiaye : Cars urbains du nom d'un grand transporteur sénégalais

Ndiguél : Consigne donné par le khalife aux talibés

Niayes : Dépressions humides, planes et riches propices au maraîchage

Ocass : Marché de Touba

Passalléle: Payer pour autrui le ticket de transport en Wolof

Raakat : Unités de prière chez les musulmans

Ragoduiéro *:* Assistant coxeur

Ralou man : Assistant du Ragoduiéro

Santianes : Quartiers récents construits en périphérie urbaine

Seccos : Magasin de stockage des produits agricoles

Serer-None : Groupe ethnique sénégalais

Sérigne : Marabout ou érudit en Wolof

Sunna : Œuvre prophétique de Mahomet

Tabaski : Fête du sacrifice musulmane

Talibé : Disciple

Tangana : Gargote destinée à la restauration rapide

Trente bi : Voie sableuse de 30m de large

Waxalé : Marchandage du tarif de transport

Yobalé : Transport gratuit

LISTE DES CARTES

Carte 1: Touba, Thiès et Saint Louis dans le réseau urbain sénégalais 25
Carte 2: Thiès : un hub de transport routier et ferroviaire 27
Carte 3: Les hauts lieux de l'islam sénégalais 29
Carte 4 : L'organisation du réseau urbain sénégalais 41
Carte 5 : Les Quartiers de Touba 57
Carte 6 : Typologies de l'habitat dans la ville de Saint Louis en 2011 60
Carte 7: Évolution de l'espace urbanisé toubien entre 1986 et 2011 65
Carte 8 : Évolution de l'espace urbanisé de Thiès entre 1952 et 2011 68
Carte 9 : Évolution de l'espace urbanisé Saint Louisien entre 1771 et 2011 70
Carte 10: Touba-Mosquée et les communautés rurales voisines 72
Carte 11 : Touba : localisation des activités et des équipements urbains 82
Carte 12: Thiès : Localisation des activités et équipements structurants 83
Carte 13: Saint Louis : Localisation des activités et équipements urbains 84
Carte 14 : Touba : répartition des marchés dans l'agglomération urbaine de 88
Carte 15: Touba : les grandes avenues commerçantes 90
Carte 16: Le plan de la ville de Saint Louis 94
Carte 17 : Les lieux de culte á Touba 101
Carte 18: Le relief de Thiès et son arrière-pays 110
Carte 19: Thiès : les « Lignes » de cars dans le maillage urbain 120
Carte 20 : Touba : « Lignes » de camions « reformés », « Pick-up » et cars urbains... 121
Carte 21 : Saint Louis: les « lignes » de transports collectifs 125
Carte 22 : Thiès : les « lignes » de taxis clandestins dans le maillage urbain 126
Carte 23 : Touba : les « lignes » de charrettes 127
Carte 24 : Localisation et occupation des sols à Pikine 137
Carte 25: L'occupation des sols à Médina Fall 138
Carte 26 : L'occupation du sol à Darou Tanzil 139
Carte 27: L'évolution du réseau routier sénégalais et du bassin arachidier 153

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Evolution de la population de la ville de Saint Louis 46
Graphique 2 : Evolution de la population de la ville de Thiès 47
Graphique 3 : Evolution de la population de la ville de Touba 49
Figure 1: Les axes d'étirement des pôles structurants de la ville de St Louis 97
Figure 2 : Le plan radioconcentrique de Touba 117
Graphique 4 : Les lieux privilégiés des déplacements des actifs Pikinois..... 144
Graphique 5 : Les lieux privilégiés de déplacement des actifs de Médina Fall..... 145
Graphique 6 : Les principaux lieux de déplacements des actifs Tanzilois 145
Figure 3: Touba et ses liaisons interurbaines..... 158
Figure 4 : Thiès et ses liaisons interurbaines 158
Graphique 7: Age des cochers et charretiers..... 178
Graphique 8: Niveau d'étude des cochers et charretiers..... 179
Graphique 9 : Le contrôle technique selon les types de véhicule à Saint Louis 190
Graphique 10: Le contrôle technique selon les types de véhicule à Diourbel 191
Figure 5: Modèle de complémentarité des types de transport 228

LISTES DES PLANCHES

Planche 1: Les types de transports dans les villes de Touba, Thiès et Saint Louis 18
Planche 2: Des Taxis « clandos » en état de délabrement 20
Planche 3 : Charrettes et calèches dans les villes secondaires du Sénégal 22
Planche 4: Le quartier de Guet N'dar à Saint-Louis, au début du siècle. 54
Planche 5 : Les modes d'occupation du sol : le cas de l'habitat irrégulier 61
Planche 6 : Quelle urbanité dans les périphéries toubiennes 73
Planche 7 : Les avenues commerçantes et leur encombrement 91
Planche 8: La grande mosquée de Touba : le symbole mouride 102
Planche 9 : Saint Louis : un site insulaire et fragmenté 111
Planche 10 : Quais et rues de l'île de Saint Louis : un urbanisme planifié 114
Planche 11 : Le noyau central restructuré de Touba 116
Planche 12: Les activités commerciales dans les gares routières 162
Planche 13: Les bus «Serigne Bi» dans la desserte interurbaine 167
Planche 14 : Les accidents de la route dans les villes au Sénégal 196
Planche 15: Pikine de Saint Louis : les travaux de restructuration 221

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Les parcelles loties selon les quartiers et la période à Touba 66
Tableau 2 : Les activités informelles dans la ville de Saint Louis 85
Tableau 3: Les motifs de déplacement 143
Tableau 4: Durée moyenne de déplacement 150
Tableau 5: Les principaux flux interurbains au Sénégal 154
Tableau 6: Flux interurbains depuis les gares routières 156
Tableau 7: Niveau d'étude des chauffeurs clandestins 181
Tableau 8: Age des chauffeurs de taxis clandos 182
Tableau 9: Les accidents de circulation au Sénégal entre 2000 et 2009 194
Tableau 10: Les accidents de circulation dans quelques pays d'Afrique 197
Tableau 11: L'Evolution du marché des véhicules neufs au Sénégal 205

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE 6

Problématique 7
Hypothèses 8
Cadre conceptuel 8
Présentation des villes d'étude : Touba, Thiès et Saint Louis ? 24
Une approche spatiale 30
La recherche de données : documentaire, statistiques et cartographiques 31
Les enquêtes de terrain, des outils de connaissance 36

Première partie. Urbanisation et diversification des pôles de centralité dans les villes de Touba, Thiès et Saint Louis 39

CHAPITRE 1 : LE CONTEXTE DU DEVELOPPEMENT URBAIN 43

I. Un essor démographique spectaculaire 44
II. L'accroissement spatial des villes 50

II.1 L'urbanisation contrôlée : le rôle dans ségrégation sociospatiale 51

II.1.1 Une urbanisation coloniale ségrégative 51
II.1.2 Une autre forme de ségrégation dans l'urbanisation postcoloniale 55

II.2 L'urbanisation incontrôlée : l'habitat « irrégulier » 58
II.3 Évolution des espaces urbains 62

II.3.1 Les causes de la croissance urbaine 62
II.3.2 Analyse diachronique de l'évolution spatiale des villes 63

II.4 La ville aux frontières de la campagne 70

CHAPITRE 2: TYPOLOGIES ET LOCALISATIONS DES CENTRALITES 75

I. Dispersion spatiale des activités de commerce 77

I.1 Les types de marchés 78

I.1.1 Les grands marchés centraux localisés dans les centres-villes 78
I.1.2 Les marchés de « quartier » 87

I.2 Les avenues commerçantes 89

II. Les Types d'équipements 92

II.1 Les services administratifs et tertiaires 92
II.2 Les camps militaires 95
II.3 Des pôles universitaires très attractifs 96
II.4 Les hôpitaux : de grands pôles sanitaires 98
II.5 Des pôles industriels 98
II.6 Les édifices religieux 100

Conclusion première partie 105

Deuxième partie : Transports et mobilités dans les dynamiques urbaines 106

CHAPITRE 3: ARTICULATION ENTRE TRANSPORTS ET FORMES URBAINES 108

I.L'influence de la morphologie urbaine sur les transports et les mobilités 109

I.1 Le rôle déterminant du cadre physique 109
I.2 L'influence des types de plans urbains 112

II. Types de transport et desserte des secteurs urbains aux densités différenciées 118

II.1. Les TC de forte capacité dans les dessertes de zones urbaines accessibles et rentables 119
II.2 Les TC de faible capacité dans les dessertes de zones d'accès difficile 123

III. L'impact des transports sur l'urbanisation 129

CHAPITRE 4. ORGANISATION URBAINE ET MOBILITES : ETUDE DES CAS DES QUARTIERS PERIPHERIQUES DE PIKINE, MEDINA FALL ET DAROU TANZIL 133

I. Genèse et organisation des quartiers 134
II. Les mobilités urbaines: déterminants, axes de déplacement et motifs 140

II.1 Les déterminants 140
II.2 Les mobilités : lieux de convergence et motivations 142

II.2.1 Les mobilités pour le travail 142
II.2.2 Les déplacements pour les études : élèves et étudiants 146
II.2.3 Les mobilités pour des raisons sociales et religieuses 147

II.3 Les mobilités de proximité et vie de quartier 149

CHAPITRE 5: TRANSPORTS ET MOBILITES INTERURBAINES 152

I. Les gares routières, des portes d'entrée dans les réseaux urbains 155

I.1 Des points de redistribution des flux de transports interurbains 156
I.2 Des lieux de commerce, de récréation et de sociabilité 161
I.3 Le laisser-aller dans les gares routières 164

II. Les dessertes interurbaines en dehors des gares routières 165

II.1 La spécificité de ce type de desserte 165
II.2 L'impact sur les espaces desservis et les pôles reliés 168

Conclusion de la deuxième partie 169

Troisième partie. Les acteurs de transport : jeux de rôle complexes et stratégies 170

CHAPITRE 6 : LES OPERATEURS DE TRANSPORTS 171

I. Les investisseurs 173

I.1 Les grands transporteurs, une espèce en voie de disparition 173
I.2 Une propriété de plus en plus émiettée 174

I.2.1 Les causes de cette « atomisation » 174
I.2.2 L'explosion des petites entreprises 175

II. Le personnel de transport 176

II.1 cochers et chauffeurs: des métiers nés dans un contexte économique difficile 176

II.1.1 Les cochers et les charretiers : une corporation jeune, peu instruite et désœuvrée 177
II.1.2 Chauffeurs de taxis « clandos » : profils et pratiques 180
II.1.3 Les chauffeurs de cars urbains 182

II.2 Les apprentis de cars: une passerelle pour devenir chauffeur 184
II.3 Les « coxeurs »: acteurs organisateurs des lieux de transport 185

CHAPITRE 7. LES DYSFONCTIONNEMENTS STRUCTURELS DU SECTEUR DES TRANSPORTS « INFORMELS » 188

I.Un fonctionnement à la limite de la légalité 188

I.1 L'usage de véhicules vétustes malgré les contrôles techniques 189
I.2 Les impacts de la pollution de l'air et des accidents sur la collectivité 193
I.3 Quel contrôle policier ? 198
I.4 Les goulots d'étranglement : le rôle de la circulation urbaine 199

CHAPITRE 8 : LES POLITIQUES PUBLIQUES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS URBAINS 202

I. L'action de l'Etat dans le transport 202

I.1 Les politiques de modernisation des infrastructures de transport 202
I.2 Les importations de véhicules d'occasion : entre libéralisation et mesures restrictives 204
I.3 Le rôle du Cetud dans la réforme des transports publics 207

I.3.1 L'opération de renouvellement du parc des « *cars rapides* » 208
I.3.2 L'organisation du secteur des transports urbains 210

II. Les collectivités locales dans la gestion et le financement des transports urbains 212

II.1 Une marge de manœuvre financière et matérielle limitée 213
II.2 Nécessité de créer un système de transport local 216

III. Adapter l'urbanisme aux transports et aux mobilités 217
Conclusion troisième partie 223
CONCLUSION GENERALE 224
BIBLIOGRAPHIE 229
ANNEXES 241
GLOSSAIRE 258
LISTE DES CARTES 261
LISTE DES GRAPHIQUES 262
LISTES DES PLANCHES 263
LISTE DES TABLEAUX 264
TABLE DES MATIERES 265
RESUME 269

RESUME

La croissance explosive de la population sénégalaise a permis d'atteindre 13 millions d'habitants en 2009 contre 2 millions en 1950. La moitié de cette population, constituée largement de jeunes, vivent dans les zones urbaines comme Touba, Thiès et Saint Louis. Cet essor démographique a conduit à l'extension spatiale et la création de nouvelles centralités dans les villes sénégalaises. Il en résulte des paysages urbains et des fonctions très contrastés. Ce décalage fonctionnel et géographique a créé des besoins de mobilités très fortes.

Dans les zones urbaines non planifiés et/ou éloignées des centres, les mobilités de proximité se développent par le biais de la marche à pieds et des transports hippomobiles. Alors que les déplacements menant vers les centres pour des motivations de travail, de commerce, d'études ou d'accès aux services divers se font essentiellement via les transports collectifs motorisés.

De toute évidence, les relations entre transport et urbanisme sont ambivalentes. Si l'urbanisation précède le réseau de transport dans les quartiers périphériques, ailleurs, ils jouent un rôle majeur dans la structuration des espaces urbains notamment dans les centres historiques et le long des grands axes routiers.

Pourtant, les transports informels opèrent en marge des règles pour satisfaire les besoins de mobilité des usagers à faible revenu. Ce qui rend ainsi éminent le rôle des pouvoirs publics dans la régulation des transports.

……
…….

SUMMARY

Senegal's population grew in excess of 13 million people in 2009 from 2 million in 1950. The urban population growth led to the spatial extension and centralities of the cities. Half of the population, largely young, lives in urban areas like Touba, Thiès and Saint Louis. That gave a very contrasting urban landscapes and diverse urban functions. This shift has created very strong functional and geographical mobility needs. In urban unplanned areas and / or remote from centers, local mobility grew through walk and horse-drawn transport. Movements leading to the centers for reasons of work, commerce, education or access to various services abound via motorized transport.

Clearly, the relationship between transport and urban planning are ambivalent. If urban development precedes the transport network in the suburbs, elsewhere, it plays a major role in the structuring of urban areas, especially in the historic centers and along major highways.

Yet this informal transport is operating outside the rules, it meets the mobility needs of many low-income users. Thus, it is making prominent the role of the government to regulate the transports sector.