

## RAPPORT ENQUETES SENAC (1ère phase : Fin Octobre- Mi-Novembre)

Ce rapport, rédigé pour le compte de la SENAC, porte sur les temps de parcours, les contraintes et les caractéristiques du trafic interurbain à Dakar. Il est scindé en cinq parties : les caractéristiques du transport interurbain à Dakar, les contraintes et points faibles, les points nodaux et sites d'embouteillages, les Recommandations et enfin un Cas particulier.

### I. Les Caractéristiques du trafic interurbain à Dakar

#### I.1. Aux Heures de Pointe

Aux heures de pointe, la demande est largement supérieure à l'offre, ce qui fait que les conducteurs respectent bien les arrêts en encoche. Par contre la fréquence des **goulets d'étranglements** rend le trajet très long en termes de temps. De ce fait l'intensification des embouteillages est liée aux effets des **mouvements pendulaires** à Dakar.

Par ailleurs, certaines lignes tata (exemple la ligne 26), il faut au minimum 10 passagers pour que le bus puisse quitter le terminus. Pour d'autres également (exemple la ligne 38), il faut faire la queue pendant au moins  $\frac{3}{4}$  d'heure afin d'avoir une place.

En ce qui concerne les cars « ndiaga ndiaye », on note, dans la banlieue, une rupture de véhicules à destination de Colobane et Fann à partir de 7 h du matin. Les taxis « bokoo » également sont plus utilisés par les passagers à partir du 15 de chaque mois d'après les taximan.

Aux heures de pointe matinales, les catégories socio-professionnelles que l'on rencontre le plus dans les véhicules sont les travailleurs administratifs (privé/public), les élèves, les femmes de ménage, les commerçantes.

#### I.2. Aux Heures Creuses

L'importance des arrêts sur voie (manque de passagers) et les temps d'attente au niveau des arrêts en encoche sont à l'origine de la hausse des **distances- temps** (durée du trajet) aux heures creuses. D'ailleurs les conducteurs préfèrent ne pas utiliser l'autoroute à péage durant ces heures car il n'y a presque pas d'embouteillages sur les routes départementales et pistes. Le manque de passagers fait que les chauffeurs ne respectent pas l'écart de 15 minutes entre deux véhicules consécutifs (sous le contrôle du régulateur de chaque terminus). Ils font également des **paris** (entre 10000 et 15000 FCFA) durant ces heures, ce qui les oblige de changer l'itinéraire (en choisissant des raccourcis), de violer les feux rouges, d'emprunter des pistes non

goudronnées juste pour arriver à temps avant leur concurrent. Ainsi, ils commettent la majeure partie de leurs infractions durant ces moments.

## **II. Contraintes et points faibles**

Parmi les contraintes on peut citer :

- ❖ L'occupation anarchique de la voie publique par les garages de mécaniciens (Petersen), les marchés (marché jeudi, Sandaga, Sandica...), les marchands ambulants (bountou pikine, marché lundi...) et les mendiants ;
- ❖ Le changement d'itinéraire et de terminus de certaines lignes (tata, ndiaga ndiaye, DDD...) à cause des nouvelles infrastructures routières et/ou ferroviaires (cas du TER qui a enclavé une partie de Thiaroye et de Rufisque) ;
- ❖ La démocratisation de la voiture individuelle qui favorise la prédominance du transport privé ;
- ❖ La rugosité de certains territoires ;
- ❖ La saturation des axes (goulets d'étranglement) ;
- ❖ La divergence spatiale.

En ce qui concerne les points faibles nous avons :

- Les jeux de pari que font les conducteurs ;
- Le manque de formation et de responsabilité chez certains chauffeurs ;
- Les terminus sur la voie publique (cas des lignes tata 26 et 29, des ndiaga ndiaye et des taxis bokoo aux Parcelles Assainies) ;
- Le non-respect de la destination finale par les dernières lignes du soir ;
- Le manque de considération réciproque entre conducteurs et clients ;

## **III. Quelques sites d'embouteillages et points nodaux**

**Sites d'embouteillages** : rond-point case bi, rond-point liberté 6, axe JVC-VDN, pont de l'émergence (descente), bountou pikine, poste thiaroye, grande mosquée de Dakar, Sandaga, allée du centenaire, axe mosquée layenne-cimetière Camberéne (c'est liée à la VDN 3), Castor, Relais, entrée Mermoz...

**Points nodaux (points de rupture de charge)** : Ucad, rond-point case bi, Sandica, Canada, pharmacie Golf sud, rond-point keur massar, sphère ministérielle de Diamniadio, Petersen, Sandaga, Colobane...

#### **IV. Recommandations :**

- ✓ Mettre en place un système de géolocalisation des véhicules tata et DDD comme fût le cas avec les véhicules porte-conteneurs ;
- ✓ Développer une application web qui permettra au client, quel que soit l'arrêt où il se trouve, de savoir dans combien de temps son bus va passer (grâce à la synchronisation de l'application avec le système de géolocalisation) ;
- ✓ Exonérer la tarification de l'autoroute à péage pour les véhicules de transport en commun afin de les encourager à emprunter d'avantage l'autoroute ;
- ✓ Réglementer le transport des cars ndiaga ndiaye et des taxis boko ;
- ✓ Exiger à tous les conducteurs une formation sur l'éthique et le moral vue le lourd fardeau (des vies humaines) qu'ils portent sur leurs épaules ;
- ✓ Fusionner les GIE de transport en commun dans un seul collectif pour le bien commun dans le but d'éviter les conflits d'intérêt entre les lignes tata sur la route ;
- ✓ Sanctionner sévèrement les conducteurs qui ne respectent pas l'écart de 15 minutes entre deux ligne et ceux qui changent l'itinéraire pour leur propre intérêt (à cause des jeux de pari) ;
- ✓ Faire une mise à jour, chaque année, de l'itinéraire des bus tata et DDD ;
- ✓ Penser à des tronçons d'autoroute à péage en centre-ville et en banlieue Dakaroise ;
- ✓ Eliminer les garages sur voie et réorganiser certains garages ;
- ✓ Limiter le nombre de passagers pour chaque véhicule (éviter les surcharges) ;
- ✓ Réserver dans chaque bus des places en faveur des personnes âgées et des femmes enceintes ou accompagnées d'un bébé ;
- ✓ Améliorer le système de billettage dans les bus (envisager le paiement électronique à travers les moyens de transfert d'argent et autres) ;
- ✓ Les agents de sécurité (policiers et gendarmes) doivent être plus sévères avec les bus tata (il y a beaucoup de tolérance et de laisser-aller) ;
- ✓ Les sociétés de transport et le ministère doivent valoriser les travaux universitaires (recherche) sur le système de transport ;
- ✓ Exiger au moins un certificat de fin d'études élémentaires (CFEE) en langue française ou arabe aux futurs conducteurs des véhicules de transport en commun ;
- ✓ Appliquer rigoureusement les principes du permis à points ;
- ✓ Eliminer les pistes non goudronnées sur l'itinéraire des bus tata ( à cause de la pollution de l'air qui dérangent beaucoup certains passagers) ;

## **V. Cas particulier : ligne 403 B (DDD)**

La 403 B (DDD) est une ligne de ramassage constituée d'un seul bus et destiné à transporter surtout des travailleurs vers Diamniadio et éventuellement Keur Massar. Elle fait du transport porte à porte. Les passagers sont majoritairement jeunes à prédominance masculine car Diamniadio est une ville nouvelle en construction qui a besoin d'une main d'œuvre. Tous les arrêts sont des lieux de chargement exceptés rond-point Keur Massar.

L'HCM est précoce (15 minutes après fin HPM). Le bus a parcouru 10 km avec uniquement 3 passagers car Diamniadio n'est pas une ville émettrice de passagers vers Dakar.

Malgré l'absence d'embouteillages, la durée du trajet est assez élevée en raison du long parcours.

**NB :** nous n'avons pas pu prendre l'HCS et l'HPS. En effet 15 minutes après la fin de l'HCM le bus reprend la destination de Diamniadio où il va siéger jusqu'à 18h pour ramener les travailleurs.

## **CONCLUSION**

Au terme de ce rapport, il ressort qu'en plus des innombrables sites d'embouteillages s'y ajoute les longues files d'attente sur les descentes de l'autoroute à péage. En outre certains passagers sont hostiles du fait qu'il existe parfois (aux heures de pointe), sur l'autoroute, des embouteillages de plus d'une heure de temps.

Il faut aussi penser à la convergence spatiale et à la construction de ponts et de tunnels sur certains points stratégiques (rond-point liberté 6, rond-point case bi, bountou pikine...) afin de réduire les distances temps et coût.

Par ailleurs, la durée du trajet est liée au type de véhicule, à l'âge, l'expérience et la personnalité du conducteur, de l'itinéraire et de la qualité de la route.

*« Mon travail ne me rend pas fatiguer. Mais c'est le temps que je passe dans les bus aux heures de pointe qui me fatigue le plus. Je passe ¼ de la journée (soit 6 h) dans les bus »* Témoignage d'un passager (tailleur d'une cinquantaine résidant à Guédiawaye) sur la ligne 12 DDD.

*Fait à Fass Boye (Mboro, Tivaoune) le 20 Mai 2020*

<b>Lignes</b>	<b>Points de départ</b>	<b>Destinations</b>
24 tata	Préfecture Guédiawaye	Ucad
25 tata	Eglise Parcelles Assainies	Petersen
26 tata	Eglise Parcelles Assainies	Poste Thiaroye
28 tata	Hamo 6	Petersen
29 tata	Cité Nations Unis (Camberène)	Petersen
30 tata	Guédiawaye cité Gadaye	Colobane
38 tata	Cité enseignant (Guédiawaye)	Sham
42 tata	Guédiawaye cité Gadaye	Ouakam
46 tata	Guédiawaye Serigne Assane	Ouakam
70 tata	Guédiawaye Daroukhane	Diakhay 2
06 DDD	Prefecture Guédiawaye	Palais 1
12 DDD	Prefecture Guédiawaye	Palais 2
403 B DDD	Eglise Parcelles Assainies	Sphère ministérielle Diamniadio
Taxi Bokoo	Rond-point Case bi Parcelles Assainies	Hopital Fann
Car Ndiaga ndiaye	Rond-point Case bi Parcelles Assainies	Colobane

**Tableau 1 : Points de départ et destinations des lignes effectuées**



**Photo 1 : Un car rapide sur l'autoroute à péage (axe croisement Camberène – Pikine Sud)**