

Quand l'infrastructure autoroutière Dakar-Diamniadio accentue les difficultés d'accès aux transports

Khady Diop¹

Résumé

Construite pour faciliter les déplacements des populations de la région de Dakar, l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio a engendré l'isolement de zones entières du territoire régional, avec des incidences importantes sur la mobilité. La nouvelle infrastructure, n'ayant pas une place significative dans les pratiques de déplacement des banlieues, rend la mobilité des habitants plus délicate qu'auparavant. L'accès aux activités économiques et aux zones d'habitat est de fait compromis. L'autoroute Dakar-Diamniadio a entraîné la raréfaction, voire la disparition, de certains moyens de transport. La perturbation du système de transport, consécutive à la modification des réseaux, demande de la part des populations de réorganiser leurs déplacements, voire d'inventer leur propre façon de se transporter. À l'aide d'enquêtes menées dans les communes traversées par l'autoroute Dakar-Diamniadio, cet article cherche à mettre en évidence la manière dont les banlieusards à Dakar font évoluer leur mobilité et leurs activités, ainsi que la place et les limites des transports artisanaux dans la satisfaction de la demande locale.

Mots clés : Autoroute, mobilité, enclavement, transport artisanal, Sénégal

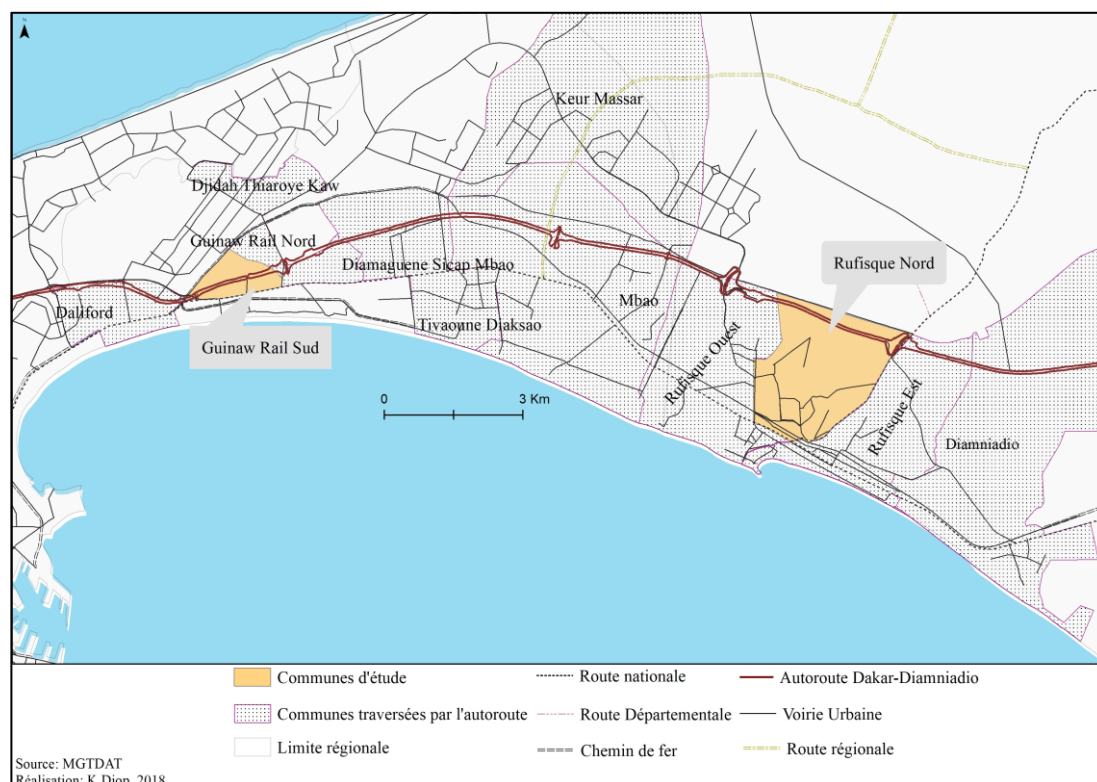
Introduction

L'urbanisation frénétique de la région de Dakar n'est pas assez maîtrisée, occasionnant d'importantes contraintes pour la satisfaction des besoins sociaux de base (logement, foncier, santé, éducation, transport, mobilité). La forte concentration de la population dans la ville est ainsi un défi multidimensionnel. Dans la presqu'île du Cap Vert, l'existence d'un desserrement urbain, c'est-à-dire le processus qui conduit les ménages à quitter le centre des villes pour s'installer en périphérie, constitue l'un des phénomènes marquants de la structure urbaine de la capitale. La forme particulière de la ville, en entonnoir, en constitue la principale explication. La croissance démographique a des conséquences sur l'évolution des motifs de déplacements et sur les expressions individuelles de la mobilité urbaine. Dans le domaine du transport, les besoins en infrastructures ont suivi les mêmes tendances avec un réseau routier essentiellement constitué de lignes radiales reliant les banlieues et les quartiers périphériques au centre. De fait,

¹ Université Gaston Berger, Saint-Louis, Sénégal. khadyaya@yahoo.fr

il s'est créé un mouvement pendulaire des populations à des heures de pointes précises, particulièrement difficile à gérer. L'offre de transport reste toujours déficitaire, en quantité comme en qualité, pénalisant surtout les liaisons transversales et donc les quartiers périphériques, pas toujours lotis et peu accessibles.

La naissance d'une autoroute de Dakar à Diamniadio, dont la mise en œuvre a suscité d'importantes recompositions urbaines dans le mode de production, d'utilisation et d'occupation de l'espace et par conséquent sur la mobilité mais également sur les transports, semble donner un nouveau souffle à l'agglomération dakaroise. Par ailleurs, le public cible des promoteurs d'autoroute ne semble pas être les populations que l'ouvrage traverse. En effet, l'analyse des pratiques de déplacement des individus enquêtés montre que l'ouvrage ne leur est pas destiné. Les ruptures spatiales (cf. carte 1), matérialisées par des murs de protection dans certains lieux et par des grilles en fer dans d'autres, engendrent des allongements de parcours. Dès lors, les mobilités de ces résidents subissent les effets négatifs. L'objectif de cet article est de comprendre comment l'autoroute construite pour l'amélioration de la mobilité devient un facteur de frein à la mobilité à certaines échelles.



Carte 1 : Situation géographique des communes d'étude

Analyse documentaire

Plassard (1977) et Offner (1993) considèrent que la mise en place d'un réseau routier ne participe aucunement à la mutation géographique ou économique d'un espace. Ils expliquent qu'il n'y a aucun effet structurant induit par la construction d'une autoroute sur un espace. Le changement, voire l'évolution, la disparition ou l'apparition de nouvelles activités ou d'une mutation quelconque des valeurs foncières ne sont pas inhérents à la mise en place d'un ouvrage autoroutier. Ils insistent sur l'inexistence d'impact social ou économique à la suite de la mise en place d'une infrastructure. Selon ces auteurs, la vision simpliste des mécanismes de cause à effet ne peut être conservée dès lors qu'on étudie les relations entre autoroute et développement régional. Ils considèrent que de telles déclarations sur les bienfaits des autoroutes, nombreuses chez les politiques, ne reposent sur aucun fondement scientifique. Cornilly et al. (1988) affirment cependant que des analyses effectuées sur certaines villes mettent en évidence les retombées positives des grandes infrastructures routières sur le développement régional et local. Toutefois, ils tempèrent leur affirmation en expliquant qu'il n'y a pas de véritable automatisme entre la mise en service d'une route et l'essor économique des zones desservies. Conguet-Mestre (2002) étudie très finement, et avec un grand souci d'exhaustivité, les recompositions territoriales concomitantes à la venue de l'autoroute. Elle relativise la contribution de l'autoroute dans les mutations spatiales. Toutefois, l'auteur indique que de nouvelles possibilités de développement de l'espace sont parfois imputables à la construction d'une infrastructure de transport. Selon Tesson (2002), les échangeurs ou diffuseurs offrent aux territoires interstitiels des liaisons privilégiées et rapides avec des lieux centraux qui maillent le territoire national. Il insiste sur le fait qu'une autoroute participe, en plus du raccourcissement du temps de trajet, à la possibilité de faire des entrées et sorties au sein d'un carrefour qui, jadis, fut impossible avant la mise en service d'une autoroute. Faivre (2003) analyse les interactions entre la mise en place d'une autoroute et la dynamique des localisations d'activités. Dans son article, l'auteur explique que la recherche de modifications spatiales des localisations d'activités provoquées par l'autoroute ne suffit plus. Il convient désormais de comprendre comment les mécanismes qui engendrent des transformations territoriales fonctionnent et d'où ils viennent. Ainsi sa proposition de recherche introduit un cadre théorique nouveau qui allie deux dimensions : d'une part, une approche méthodologique qui tente de considérer simultanément, et non plus séparément, les processus de localisation des activités ; d'autre part, une démarche de recherche qui ne propose plus d'isoler préalablement le facteur autoroutier, mais tente de se fixer sur le système étudié et d'y analyser le rôle joué par l'autoroute.

Pour Joignaux et Langumier (2004), une infrastructure ne peut générer des dynamiques territoriales que si, et seulement si, la population locale se l'approprie. Ils insistent également sur le rôle de la gouvernance territoriale dans cette dynamique inhérente à la mise en place d'une infrastructure routière. Merenne-Schoumaker (1994) explique que le dynamisme des territoires est largement dépendant de la densité des réseaux et de leur qualité. En effet, il faut d'abord à ces territoires un nombre important d'acteurs pour que les relations puissent s'intensifier. Mais il faut aussi que les réseaux fonctionnent, ce qui suppose des réseaux ouverts aux nouveaux partenaires potentiels et au monde extérieur et une réelle solidarité spatiale. Chaque processus de développement découle en fait de trois conditions : l'innovation, la capacité de s'adapter et la capacité à réguler ; conditions étroitement liées aux dynamismes des réseaux. Selon Mérenne (2013), le secteur des transports est fondamental dans la vie des sociétés modernes où les hommes, les produits, les images, les informations et les idées circulent de plus en plus. Il relate les conditions de mise en place des réseaux, l'offre et la demande de transport ainsi que le rôle des différents acteurs qui vont des pouvoirs publics aux riverains, en passant par les usagers. L'auteur expose les conséquences du développement des transports sur l'habitat, les activités humaines, et sur l'environnement.

Sakho (2000) explique que la ville de Dakar est caractérisée par une large gamme d'offres de transport, mais souligne leur indigence. En effet, les lobbys et un secteur informel tous azimuts constituent les goulots d'étranglement de ce secteur qui tarde à se stabiliser. Lombard et al. (2004) montrent les stratégies des protagonistes des transports urbains (professionnels, usagers, État et bailleurs de fonds), dans des lieux aussi divers que la rue, le trottoir ou la gare routière qui sont autant de révélateurs du système des transports à Dakar. Ils insistent sur le fait que le transport privé artisanal tente d'exploiter les failles de la réglementation et d'occuper les espaces laissés vacants par le système public de transport collectif, surtout dans la périphérie. Dans l'espace habité, la dispersion des lieux du transport caractérise un système de transport collectif privé efficace, alors que le transport public peine à fonctionner. Pour Lesourd et Ninot (2006), le caractère multimodal de la ville de Dakar entraîne des désagréments énormes dans les mobilités quotidiennes. Pour ces auteurs, la mobilité à l'intérieur de l'agglomération dakaroise constitue un véritable enjeu : près de trois (3) millions de déplacements journaliers, dont plus de 710 000 véhiculés. Les déplacements périurbains sont particulièrement importants du fait de la distribution spatiale des aires résidentielles par rapport aux quartiers d'activités. Chenal et Wade (2009) estiment que la volonté de rendre fluide le trafic, si elle est louable, pose deux questions principales. La première est relative au choix du mode de transport et la

seconde est relative aux délogements des populations qui se trouvent sur les emprises de la future autoroute. Sachant que les principaux usagers de la route sont les milliers de banlieusards qui prennent chaque jour les cars rapides, Tata, Ndiaga Ndiaye, Dakar Dem Dikk (bus), pour aller travailler au centre-ville. En plus d'une pression foncière occasionnant l'étalement urbain vers l'est, dont l'expansion peu maîtrisée pénalise fortement un accompagnement durable en infrastructure, la ville souffre d'une répartition spatiale déséquilibrée des activités et des services. De cet état de fait, découlent la rigidité du réseau viaire, la dégradation des conditions de circulation ou encore la faiblesse de l'offre de transport. A propos de l'accès au centre, Ngom (2011) indique que les difficultés sont dues à plusieurs facteurs dont une différenciation spatiale caractérisée par une concentration des activités économiques vers le centre et un établissement humain considérable vers l'est, doublée d'un système de transport en décrépitude. Les usagers de la périphérie souffrent de cette situation dans la mesure où les ressources financières ne sont pas toujours au rendez-vous, alors qu'ils constituent la plus grande part de la population urbaine.

Dans son analyse, Kantoussan (2014) considère l'autoroute comme une lueur d'espoir notamment pour les entreprises privées, les habitants des banlieues, qui passent plusieurs heures pour rejoindre leurs domiciles, leur lieu de travail. Pour Kantoussan, dans un contexte de crise économique, argument utilisé par les principaux défenseurs de l'infrastructure, l'autoroute va créer de la valeur. Sans le problème des embouteillages, une nouvelle infrastructure plus performante crée de la valeur, elle développe l'accessibilité, des axes supplémentaires et des choix de destination plus nombreux.

Les différentes lectures réalisées montrent que l'accent a été surtout mis sur les retombées économiques engendrées par une infrastructure autoroutière. Le volet social et plus précisément la mobilité des riverains impactés par le passage d'une barrière ne sont en réalité pas totalement explorés. La plupart du temps, les écrits scientifiques sur les autoroutes parlent beaucoup plus de la mise en place d'activités au niveau des échangeurs et donc de l'apport économique de l'autoroute sur le territoire. Serait-ce parce qu'il est moins important de mettre l'accent sur ces oubliés au regard de ce que l'infrastructure apportera en termes de dividendes ? Par ailleurs, la plupart des études concernent davantage les autoroutes de liaison que les autoroutes urbaines ou intraurbaines.

En outre, les études d'impact réalisées et qui nous servent de référence pour comparer avec la situation ex-ante, ne prennent pas toujours en compte les réalités sociales locales en particulier pour la phase ex-post. N'étant pas en mesure, dans certains cas de figure, d'émettre des

conclusions en désaccord avec les intérêts du projet, ces études peuvent parfois souffrir d'un manque d'objectivité. D'où l'importance de rester attaché à notre ambition première, à savoir faire de la recherche scientifique objective et produire des résultats scientifiques libres et indépendants en se basant sur les données de terrain.

Compte tenu de la nouveauté de cette infrastructure urbaine au Sénégal, la bibliographie sur le lien autoroute/inégalités d'accès est quasi inexistante. L'essentiel des ouvrages lus renseigne sur les effets structurants de l'autoroute, la plus-value économique et foncière suscitée par une telle infrastructure (installation de nouvelles entreprises), mais aussi l'utilité des échangeurs dans cette course à l'augmentation du PIB. Peu de réflexions sur la mobilité des populations traversées par une voie rapide n'a été trouvée. Serait-ce que parce que, en Afrique subsaharienne, rares sont les autoroutes construites en plein milieu urbain et fortement urbanisé.

Toujours est-il que ce manque a rendu le travail délicat, mais aussi passionnant. Délicat dans la mesure où il y'a pas une source sur laquelle nous reposer pour étayer certains de nos propos, dans un contexte de restriction de données ou de rétention d'informations de la part d'institutions ; passionnant dans la mesure où cet article est d'un apport sur ce phénomène qui, au rythme des constructions d'infrastructures de transport d'une manière générale et autoroutière en particulier, est toujours d'actualité.

L'article compte s'inspirer des différentes expériences des pays du Nord et des réalités du terrain pour pouvoir développer les mécanismes employés par les riverains, à la suite de la mise en service de cette infrastructure, mais aussi essayer de comprendre le nouveau comportement qu'adoptent les professionnels de transport qui voient leurs itinéraires souvent perturbés. Sans oublier de prendre en compte la perception des individus qui exerçaient des activités et qui, à cause de la construction de l'autoroute, les voient disparaître ou émerger.

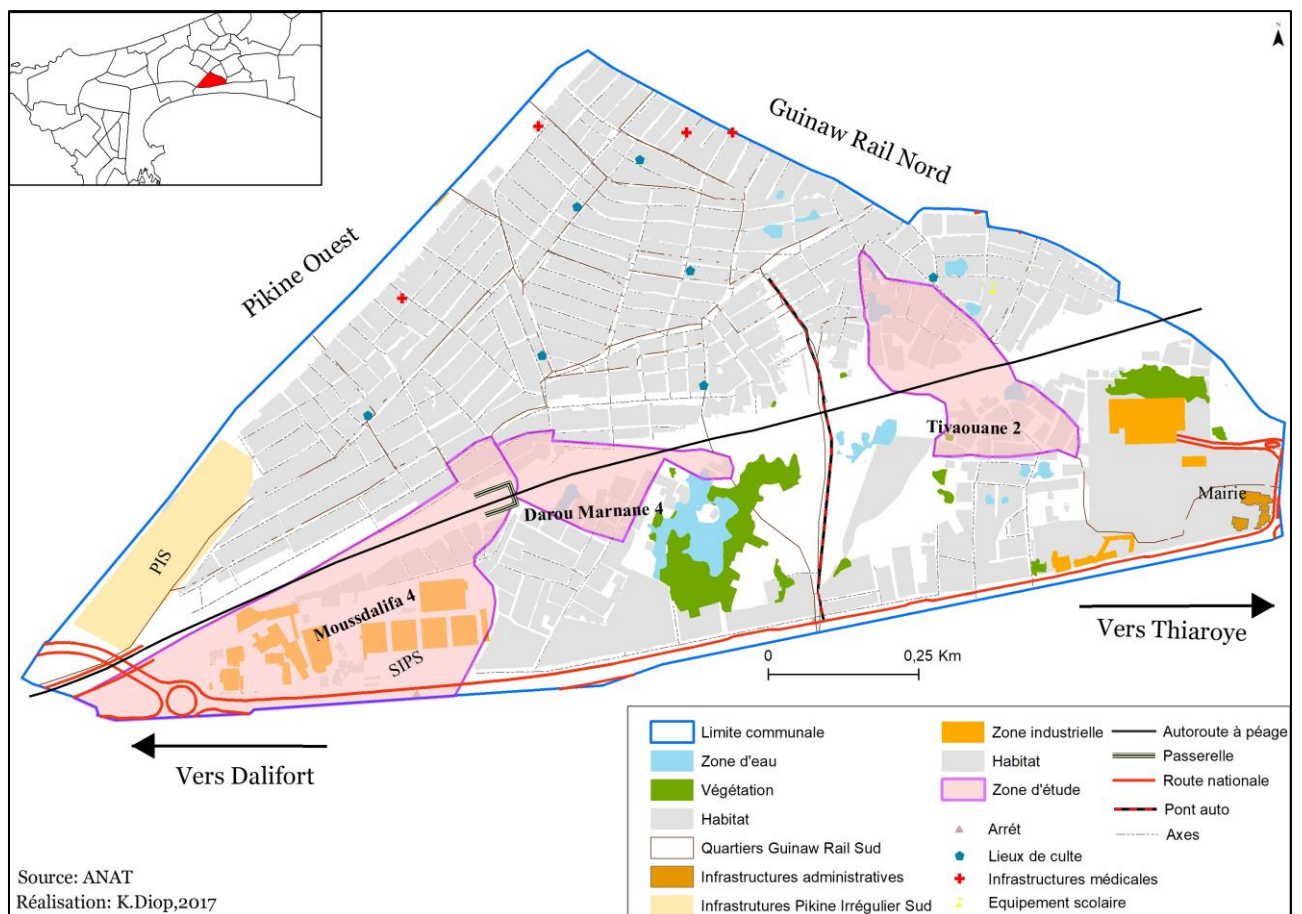
Méthodologie

L'analyse des effets d'une infrastructure linéaire diffère en fonction des échelles d'observation. Parmi les approches répertoriées par Banister et Berechman (2000), en vue d'évaluer les effets d'un ouvrage de transport, figure la localisation de ces derniers à des échelles diverses et variées. L'autoroute à péage, localisée en plein cœur de la capitale, a des effets sur les entités spatiales qu'elle traverse. Dans cette mobilité rendue difficile, quelles sont les classes sociales qui en souffrent le plus ? Quels sont les secteurs urbains et les activités les plus lésés ?

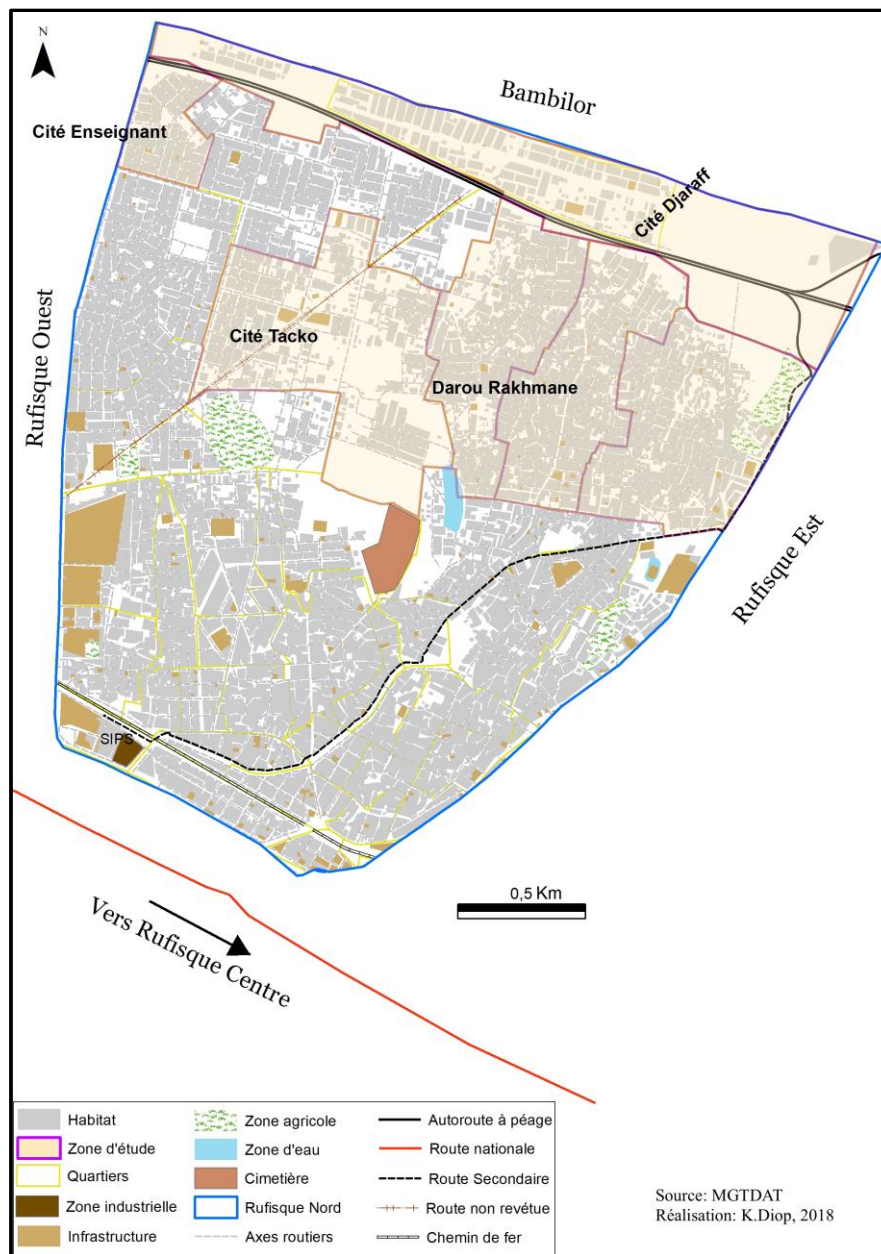
Pour identifier les transformations engendrées par l'autoroute, deux communes ont été ciblées : Guinaw Rail Sud et Rufisque Nord qui, malgré leurs caractéristiques socio-économiques et spatiales différentes, ont un lien commun à savoir le passage de l'autoroute dans leur territoire. Il ne s'agit pas de tenter de décrire de manière exhaustive l'ensemble des changements, mais d'identifier des indicateurs pertinents permettant de qualifier et de quantifier cette évolution.

Au-delà des enquêtes, une observation participative a contribué à la connaissance approfondie des quartiers étudiés et les pratiques des personnes les fréquentant : leurs comportements, les itinéraires empruntés.

Tout cela a contribué à la connaissance et à l'analyse des caractéristiques de l'offre de transport, commerciale, sanitaire et scolaire mais aussi des problématiques d'accès, de circulation.



Carte 2 : Emprise de l'autoroute dans la commune de Guinaw Rail Sud en 2016



Carte 3 : Emprise de l'autoroute dans la commune de Rufisque Nord en 2016

Généralement, l'approche classique de la mobilité urbaine dans la région de Dakar est axée sur le déplacement périphérie-centre. Toutefois, ce type de déplacements est très minoritaire dans les zones enquêtées. Avant d'analyser la destination selon les motifs de déplacement des interrogés, l'accent sera d'abord mis sur les catégories socio-professionnelles des différents quartiers enquêtés, et ensuite sur la localisation de l'emploi des actifs par rapport à leur lieu de résidence. Pour réaliser cet exercice une enquête quantitative (200 questionnaires en raison 100 questionnaires par commune d'étude) et qualitative a été réalisée dans la commune de Guinaw Rail Sud, dans les quartiers de Mousdalifa 4, Darou Marnane 4, Tivaouane 2 (cf. carte 2) et

dans la commune de Rufisque Nord plus précisément aux Cité Tacko et Enseignant et Darou Rahmane/Cité Djaraff (cf. carte 3).

Les zones d'étude ont été retenues en fonction d'une logique de quartiers ayant subi un enclavement imposé. N'étant pas en mesure de faire l'étude sur toutes les communes traversées par l'ouvrage, nous en avons choisi deux assez éloignées l'une de l'autre et présentant des caractéristiques différentes en termes d'accessibilité par l'autoroute. D'abord, pour vérifier si la proximité de l'échangeur entraîne une meilleure accessibilité de l'ouvrage ; ensuite, pour analyser les effets de la coupure engendrée par l'autoroute sur la mobilité des résidents, leurs pratiques de transport, leurs activités économiques et leurs relations sociales.

L'approche par des acteurs des systèmes territoriaux, développée par Joignaux (1995), est privilégiée pour saisir les mobilités quotidiennes et résidentielles de même que les dynamiques périurbaines. Ainsi, l'enquête ménage/individus effectuée en 2016 dans les différents quartiers, tente de mieux comprendre les différentes représentations et perceptions que se font les populations traversées par l'ouvrage. Elle porte sur deux cents (200) ménages à raison de cinquante (50) ménages par quartier. Les cinquante (50) ménages enquêtés sont composés de vingt-cinq (25) femmes et vingt-cinq (25) hommes respectant toutes les tranches d'âge, dont quinze (15) chefs de famille (hommes ou femmes), les trente-cinq (35) restants sont constitués d'élèves, d'étudiants, de jeunes, de vieux, etc. Au niveau des quartiers ayant été divisés par l'autoroute (Mousdalifa 4, Darou Marnane 4, Darou Rakhmane), vingt-cinq questionnaires ont été administrés de part et d'autre de l'ouvrage. Au sein de chaque ménage, deux questionnaires ont été administrés. Le premier prenait en charge, en plus d'un module biographique détaillé, les caractéristiques des membres du ménage et les formes de mobilités habituelles. Le deuxième questionnaire portait sur les caractéristiques socio-économiques d'un membre du ménage, les effets de l'autoroute sur la mobilité, les pratiques des déplacements, l'état de l'offre de transport. La plupart du temps, le premier questionnaire était renseigné par le chef de ménage ou un membre du ménage assez bien informé des comportements du ménage

I. Les migrations pendulaires marquées par la prédominance des mobilités à l'échelle des communes

Dans la commune Guinaw Rail Sud, les cadres moyens et assimilés représentent 22 % des enquêtés dont 14 % (sur les 50 individus ayant renseigné le questionnaire) dans le quartier de Mousdalifa, 20 % (sur les 20 interrogés) à Tivaouane 2 et 37 % (sur les 30 enquêtés) au quartier

de Darou Marnane 4 (les élèves/étudiants, les commerçants, les indépendants (tailleur, menuisier, mécanicien, restauratrice) et les cadres supérieurs et assimilés (professeurs, médecins, avocats, ingénieurs, fonctionnaires, etc.) représentent respectivement 17%, 13%, 12% et 6%. Les différents quartiers enquêtés révèlent la part importante des déplacements internes aux communes et externes vers les communes proches. Les cadres moyens et assimilés sont très nombreux à travailler dans leur commune de résidence, 41% (soit 9 individus) et 36% (soit 8 personnes) dans le département de Pikine.

L'analyse de la répartition des déplacements selon le lieu de domicile et de travail est révélatrice de l'importance des échanges à l'échelle du département (Pikine) et de la commune de résidence (Guinaw Rail Sud). Cela justifie par ailleurs le nombre assez faible des usagers de l'autoroute résidant dans la commune de Guinaw Rail Sud. La dimension géographique des déplacements réalisés par les enquêtés dans la commune de Guinaw Rail Sud confirme la suprématie des échanges dans des espaces proches du lieu de résidence pour divers motifs (cf.fig.1).

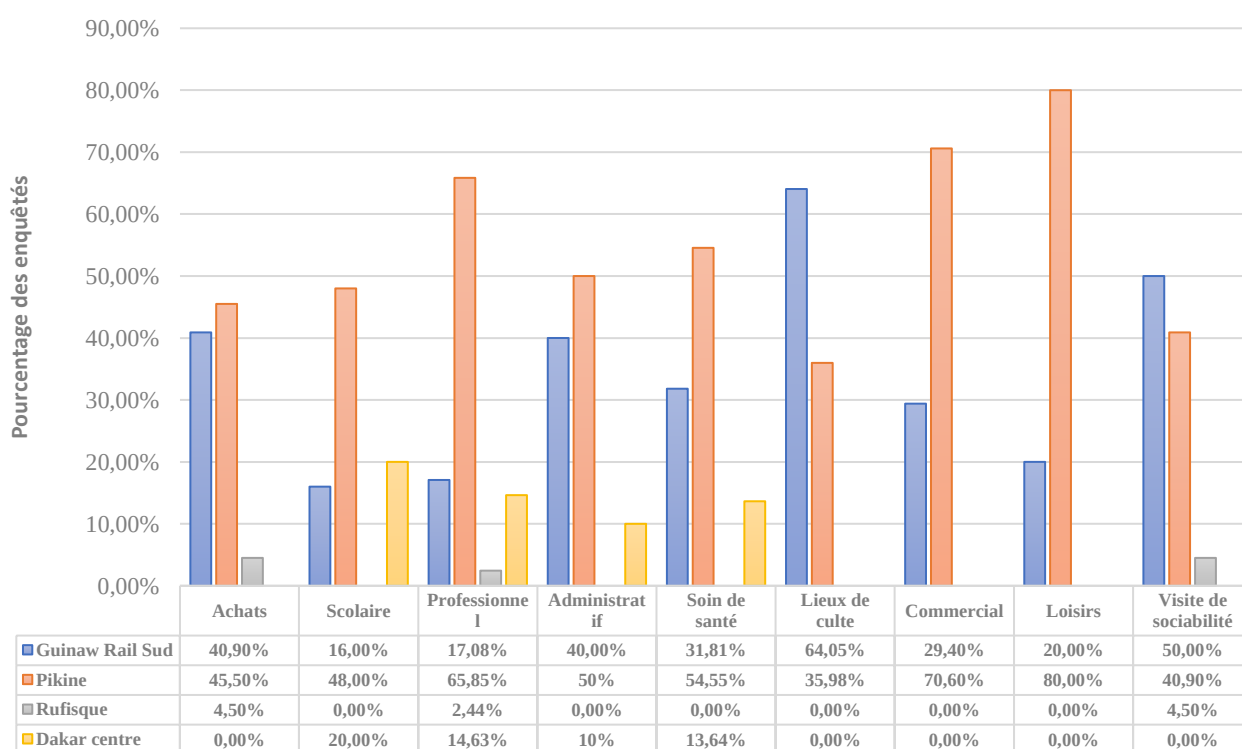


Figure 1: Répartition géographique des déplacements selon le motif dans la commune de Guinaw Rail Sud

En effet, 56% des déplacements tous motifs confondus s'effectuent dans les communes proches de la commune de résidence (Guinaw Rail Sud-Pikine), suivis de 37% à l'intérieur de la commune de résidence (Guinaw Rail Sud-Guinaw Rail Sud).

Au niveau de Rufisque Nord, à la question relative au statut socio-professionnel des interrogés, 22% sont constitués de cadre moyens et assimilés (instituteurs, infirmiers, militaires, secrétaires, techniciens, etc.), dont une importante part réside dans la cité des Enseignants (36%), à la cité Tacko (24%) et au quartier de Darou Rakhmane (10%). Les élèves/étudiants représentent 18% de notre échantillon, suivis par 14% d'indépendants, 13% de femmes au foyer, 10% de commerçants, et 9% d'employés.

Les déplacements à l'intérieur de la commune ont recueilli 37% des réponses selon les 20 actifs. Cela indique l'importance des échanges à l'intérieur de la commune de résidence. L'importance de la destination vers le centre de Rufisque (32% soit 19/59 actifs répertoriés dans la zone) indique également une mobilité professionnelle de proximité. Par ailleurs, les déplacements Rufisque Nord-Dakar centre (17%), et Rufisque Nord-Pikine, moins représentés dans les réponses (14%), témoignent du caractère concentré des déplacements liés au motif de travail

L'essentiel des déplacements des enquêtés s'effectue dans la zone proche de la commune de résidence (cf.fig.2). En matière de mobilité, la vie quotidienne des personnes enquêtées est facilitée par l'existence, dans la commune de résidence et y compris dans le département, d'un tissu commercial et de services qui contribuent à limiter les déplacements. En effet, les ressources ne sont plus autant centralisées, au point que les déplacements vers le centre de la ville de Dakar pour satisfaire de nombreux besoins sont évitables.

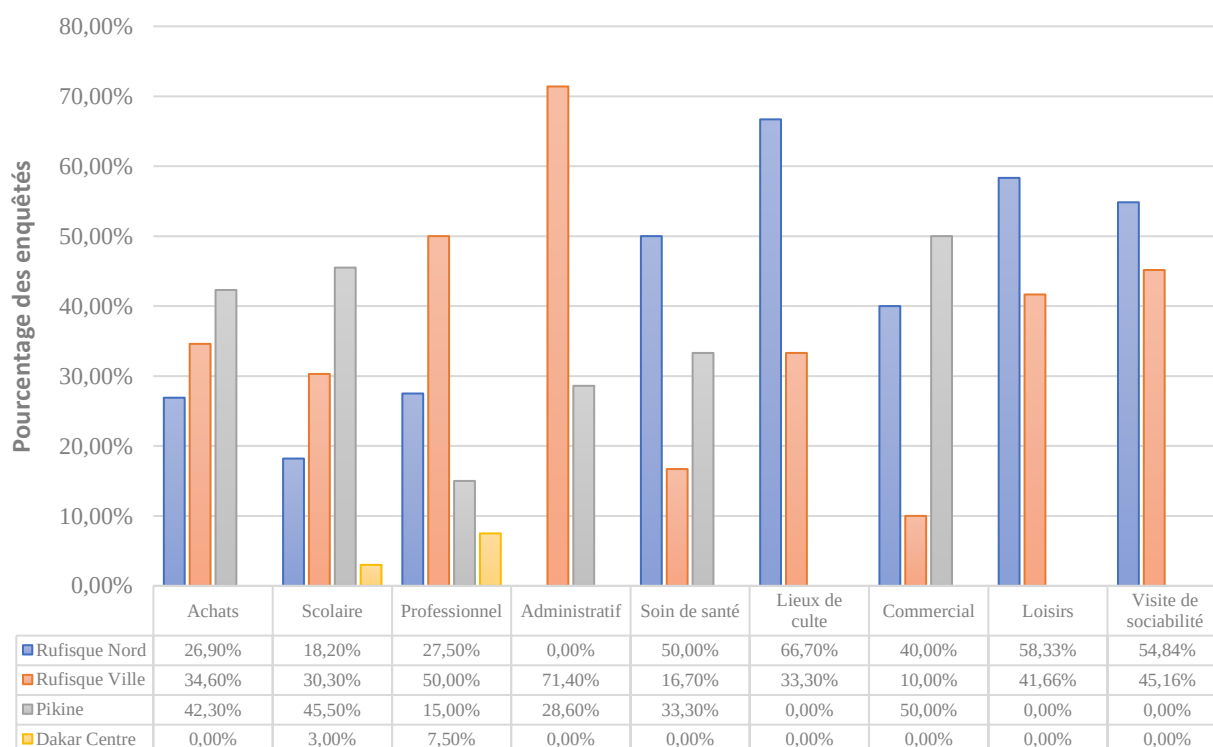


Figure 2: Répartition géographique des déplacements selon le motif dans la commune de Rufisque Nord

Le constat général qui se dégage à la lecture de ces résultats est qu'en matière de mobilité, les résidents des deux communes d'étude réalisent majoritairement leurs déplacements au niveau des espaces proches de leur commune de résidence et à l'intérieur de cette dernière. L'approche en termes de catégories socioprofessionnelles et de destination semble pertinente, à l'échelle des quartiers traversés par l'ouvrage, pour mettre en évidence les déplacements qui s'effectuent sans emprunter l'infrastructure autoroutière. Même si l'enclavement créé par cette dernière a entraîné une augmentation de la durée de déplacement induite par l'accès difficile aux

II. Difficultés dans l'accès au transport accentuées par l'infrastructure autoroutière

L'agglomération de Dakar, faut-il le rappeler, est caractérisée par des disparités dans l'accès aux transports publics. Une part considérable des ménages pauvres dans l'agglomération de Dakar utilise, faute de mieux, la marche comme mode principal de déplacement eu égard aux déficits de l'offre publique (Diaz Olvera et al., 1998 ; Lombard et al., 2004)

Selon Thiam (2012), la répartition des moyens de transport dans l'agglomération dakaroise montre que 80% des déplacements s'effectuent à pied, contre 20% pour les déplacements en

modes motorisés ; le taux de motorisation en voiture particulière reste faible (16,7% de véhicules pour mille habitants). Les résultats de l'enquête ménages/individus, réalisée au niveau des espaces d'étude, confirment cette réflexion. Les déplacements non motorisés représentent 40 % des trajets dans la commune de Guinaw Rail Sud (cf.fig.3) et 38 % (cf.fig.4) dans la commune de Rufisque Nord. La primauté du transport artisanal est nette avec 25% à Guinaw Rail Sud et 26,48%. Les différences observées à l'intérieur des deux municipalités s'expliquent notamment par leur configuration spatiale (effet de proximité de la route nationale pour Guinaw Rail Sud) et par l'utilisation de l'offre de transports collectifs (faible à Rufisque Nord, importante à Guinaw Rail Sud). L'utilisation des opérateurs privés s'explique, entre autres, par le caractère sélectif de l'offre publique (Lombard et al., 2004). Les zones d'étude ne sont pas entièrement desservies par les transports publics, le recours aux opérateurs privés s'intensifie.

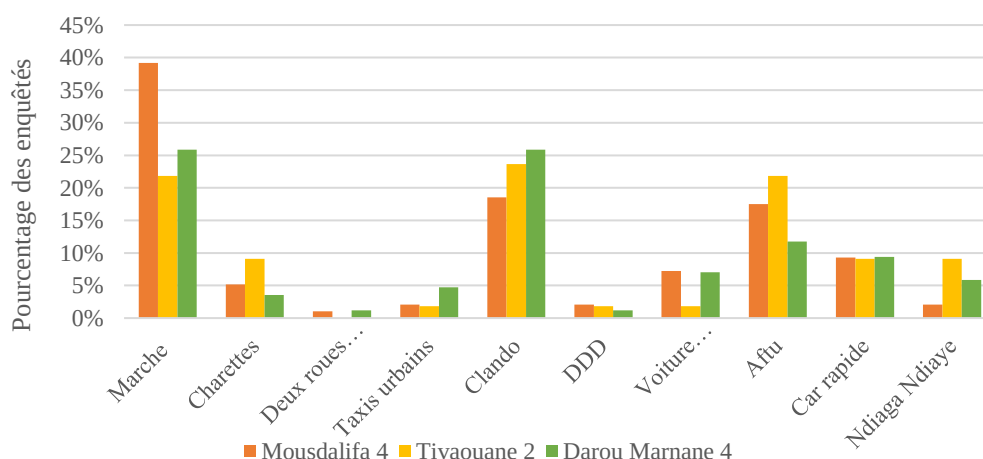


Figure 3 : Mode de transport utilisé selon le quartier de résidence dans la commune de Guinaw Rail Sud

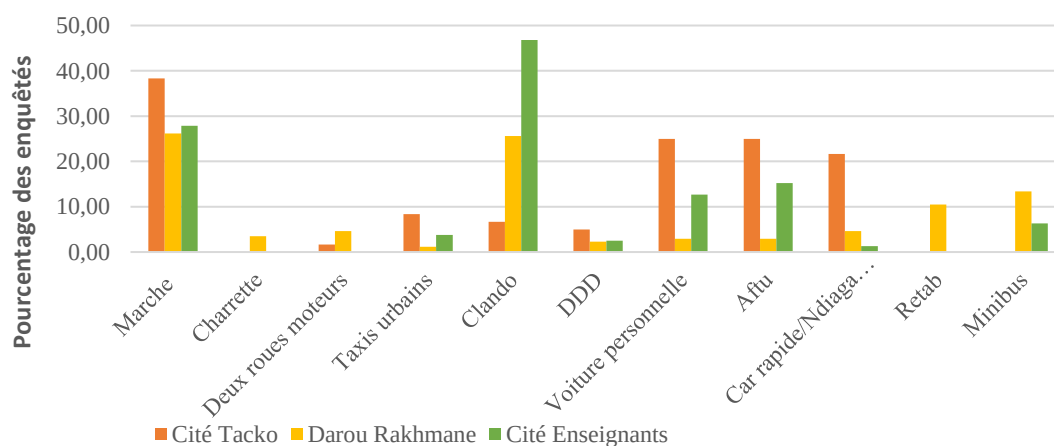


Figure 4 : Mode de transport utilisé selon le quartier de résidence dans la commune de Rufisque Nord

L'offre privée de transport (l'exemple de l'Association de Financement des professionnels du Transport urbain) est limitée aux voies carrossables et donc ne sillonne pas l'intérieur des quartiers. L'accès à ces arrêts est facilité par la marche, les minibus du Réseau des Taxis Banlieue (RETAB) (cf. photo 1), les minibus (cf. photo 2) les « clandos » et les charrettes (cf. photo 3). Cependant, le temps d'accès à ces types de transport a fortement augmenté. La marche, les « clandos » et les minibus jouent un rôle important dans le choix modal. Leur rareté, voire leur absence, justifie le caractère pénible de l'accès aux transports collectifs. La nouvelle configuration des quartiers traversés par l'autoroute donne un aperçu de la qualité de l'accès aux transports. Cette dernière est à l'origine de l'utilisation des passerelles piétonnes à d'autres fins (cf. photo 4).



Photo 1 : Les nouveaux mini bus Retab qui stationnent au garage de Rufisque ville et effectuent la navette le matin entre Darou Rakhmane et Rufisque ville



Photo 2 : Minibus chargé de faire la navette entre Rufisque ville et les quartiers de Rufisque nord



Photo 3 : Utilisation d'une charrette par un résident de la cité Djaraff, pour se rendre au garage spontané des « clandos » à Darou Rakhmane (Rufisque Nord). Stratégie d'adaptation pour se soustraire aux contraintes spatiales induites par l'ouvrage autoroutier et à la desserte inégale de leur lieu de résidence



Photo 4 : Utilisation de la passerelle piétonne par un résident du quartier de Darou Rakhmane. « Quand nous lui avons demandé à sa descente de la passerelle pourquoi il passait par un endroit dédié aux piétons, il nous a révélé qu'étant donné que l'école élémentaire se trouve dans la partie nord de l'autoroute et que sa fille (âgée de 7 ans) avait peur de prendre la passerelle, il était obligé de passer par-là plutôt que de faire un détour »

Clichés : K. Diop, 2016

De très nombreux déplacements étant assurés par les clando et minibus, le temps d'accès à ses moyens de transport était faible. La situation à Rufisque Nord est semblable à celle des quartiers de Mousdalifa 4, Darou Marnane 4 et Tivaouane 2. Les quartiers en question, à travers leurs différentes phases d'évolution, étaient également maillés par des axes doublés d'une route non revêtue. Le problème d'accès aux transports ne s'y posait pas en raison de la desserte par différents modes de transport. Aujourd'hui, le temps d'accès aux transports a fortement augmenté. Dans le quartier Mousdalifa 4, les résidents interrogés au nord de l'autoroute utilisent deux modes pour accéder au transport collectif : la marche exclusive (76%), le clando (8%) et les deux modes combinés (16%). À Darou Marnane 4, sur les 15 personnes enquêtées dans la partie nord, 66% y accèdent à pied, 20% par clando et 13% en combinant les deux. Ces valeurs sont, pour les vingt (20) personnes enquêtées à Tivaouane 2, de 90% pour la marche et 10% pour le clando. En ce qui concerne les résidents de la partie sud de l'autoroute, interrogés respectivement à Mousdalifa 4 et à Darou Marnane 4, ils se déplacent à pied pour prendre un transport privé. La durée de marche varie d'un quartier à l'autre et en fonction de la localisation

de l'enquête par rapport à l'autoroute. Globalement, 48% des enquêtés mettent entre 10 et 15 min, 31% entre 5 et 10 min.

Dans la commune de Rufisque Nord, les cités Tacko et Enseignants, en raison de leur position particulière (au sud de l'autoroute), utilisent davantage la marche. N'ayant pas de difficultés pour accéder aux transports, compte tenu de l'offre non négligeable, les habitants de la cité Tacko (présence d'un arrêt de Tata, ligne 77) mettent moins de temps pour y accéder. Les vingt-cinq (25) personnes ayant renseigné le questionnaire au niveau de la Cité Enseignants utilisent les « clandos » pour accéder aux modes de transports. À Darou Rahmane, plus précisément la cité Djaraff, au nord de l'autoroute, 95% des vingt (20) personnes enquêtées combinent marche et « clando » pour accéder aux transports. Alors que trente (30) personnes résidentes dans la partie sud de l'autoroute utilisent la marche comme mode d'accès aux « clandos », qui servent de relais. Les résidents de la partie nord de Darou Rakhmane mettent entre 15 et 20 min de marche pour y accéder.

À la question de savoir comment actuellement fonctionne l'accès aux transports actuellement, 26% et 42% le jugent long par rapport à la période précédente l'arrivée de l'autoroute dans la commune de Rufisque Nord et Guinaw Rail Sud. Les chiffres révèlent que les conditions de déplacement et d'accès aux transports sont plus difficiles pour la partie nord des quartiers. Cette situation s'explique par la réduction, voire la suppression, de voies prévues pour l'accès aux transports artisanal et informel. Les rares véhicules qui sillonnent ces quartiers le font à des prix exorbitants (à la place de 1000 francs CFA avant la mise en service de l'autoroute, les tarifs atteignent 2000 voire 3000 francs CFA). La proximité de la route nationale pour les résidents de la partie Sud des quartiers de Guinaw rail sud facilite l'accès à ces transports. Pour les quartiers de Rufisque Nord, en revanche, hormis Darou Rakhmane (cité Djaraff), l'offre privée de transport collectif est plus accessible.

Ainsi, la mise en service de l'autoroute a rallongé le temps d'accès aux moyens de transport pour la majorité des résidents des quartiers étudiés. À ce sujet, le chef de quartier de Darou Marnane 4, I. D, 64 ans, dit

« L'autoroute a réduit le temps de parcours des automobilistes et rallongé considérablement le nôtre. Je fais 800m avec les détours pour venir travailler, alors que ma maison se trouve à 150m de mon lieu de travail ».

Le transport public (DDD) demeure accessible à leur emplacement habituel, notamment sur la route nationale 1. L'offre de transport artisanal, qui couvrait l'intérieur des quartiers et servait d'intermédiaire, est désormais limitée.

Cette dernière, avec les taxis « clando », joue un rôle important dans un contexte où l'intermodalité est très souvent de rigueur face à la rareté, voire l'inexistence, de transport public. La partie nord des quartiers étudiés est la plus éloignée des lieux de transports collectifs. Cette distance n'est que partiellement compensée par l'offre de transports artisanale.

Le faible taux de motorisation des ménages laisse présager une forte sollicitation des transports collectifs (37% à Rufisque Nord et 30% à Guinaw Rail Sud) ; mais la difficulté du système à satisfaire la demande explique, en partie, la prédominance de la marche, une pratique fortement répandue dans les quartiers enquêtés. Elle représente le principal moyen de déplacement pour ceux qui n'ont pas les ressources nécessaires pour accéder aux transports. La reconfiguration spatiale entraînée par l'autoroute se traduit par la faiblesse du réseau de transport interne. La marche couvre une part importante du trajet pour accéder aux lieux de transports.

La population autochtone avait un mode de vie particulier. L'autoroute a bouleversé la configuration du paysage. Les riverains ont été séparés en deux. Et cela a créé la mobilité pour les uns et l'enclavement pour les autres. Des activités ont été supprimées, d'autres ont émergé, certains ont vu leurs moyens de communication s'améliorer ayant une incidence sur leur productivité, d'autres pas. Alors pour les personnes qui ne sont pas véhiculées, la proximité d'un échangeur n'a pas d'incidence sur leur mobilité. Au niveau de ces quartiers, la mobilité était piétonne. Il suffisait juste de faire quelques pas pour atteindre par exemple l'arrêt de bus, avant le passage de l'autoroute. Présentement, l'accès n'est pas très aisé, même si des passerelles ont été installées un peu partout ; selon qu'on soit proche ou éloigné de la passerelle, la mobilité est aisée ou réduite. Ces dernières se trouvent très éloignées des maisons, à près de 800m dans certains quartiers.

Conclusion

Le constat général qui se dégage à la lecture de ces résultats est qu'en matière de mobilité, les résidents des deux communes d'étude réalisent majoritairement leurs déplacements au niveau des espaces proches de leur commune de résidence et à l'intérieur de cette dernière. L'approche en termes de catégories socioprofessionnelles et de destination semble pertinente, à l'échelle des quartiers traversés par l'ouvrage, pour mettre en évidence les déplacements qui s'effectuent sans emprunter l'infrastructure autoroutière. Même si l'enclavement créé par cette dernière a

entraîné une augmentation de la durée de déplacement induite par l'accès difficile aux transporteurs privés.

Les territoires étudiés ne sont pas desservis dans les mêmes conditions par le système de transport public ou privé. Les inégalités de desserte des communes étudiées sont amplifiées par la construction de l'autoroute. L'intermodalité est devenue une réalité pour les résidents des différents terrains d'investigations. En plus des analyses spatiales, les études menées sur le terrain révèlent que la construction de l'autoroute est concomitante à la modification des réseaux. Les transports artisanaux, notamment les « clando », minibus, subissent les désagréments causés par la réorganisation de l'espace. Peu pris en compte dans la planification du réseau et la conception du projet par les autorités, ce mode de transport assure encore, entre autres fonctions, le rôle d'intermédiaire vers les transports collectifs de masse.

Bibliographie

Banister D., Berechman J., 2000. Transport investment and economic development, routledge, 383 p.

Chenal, J. et Wade, C.S., 2009. Dakar, la ville double. In J. Chenal, eds. Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott, Lausanne : Les éditions du LASUR, pp. 66-80.

Conguet-Mestre C., 2002. *L'axe durancien. Aménagement et transport*, Paris, L'Harmattan, 315 p.

Cornilly J.X., Danzanvilliers P. et Furgant C., 1988. *Les effets socioéconomiques des grandes infrastructures routières*, Ministère de l'Équipement et Logement, Betra, Bagneux, 23 p.

Diaz, Olvera L., Plat, D., et Pochet, P., 1998. Villes africaines au quotidien. Lyon :LET, 170 p.

Faivre E., 2003. « Autoroutes, activités et territoires : proposition méthodologique pour évaluer l'impact de l'autoroute sur la spatialisation des activités », *Les Cahiers scientifiques du transport*, Thema, no43, pp. 59-83.

Joignaux G., 1995. « Pourquoi et comment renouveler l'approche des réflexions entre infrastructures de transport et territoires » in Symposium international *Grandes Infrastructures de transport et territoires*, Lille, INRETS-TRACES.

- Joignaux G., Langumier J-F., 2004. « L'expérience des autoroutes Paris-Rhin-Rhone et quelques enseignements », in *Cahiers scientifiques du transport*, no46, pp. 3-24.
- Kantoussan, A., 2014. La conception d'une autoroute au Sénégal. Vers un aménagement multidimensionnel conciliant développement et mise en valeur patrimoniale. Paris 1 Panthéon Sorbonne : thèse en histoire.
- Lesourd, M. et Ninot, O., 2006. Un divorce au Sénégal?: le chemin de fer « Dakar – Niger et la route nationale. In Chaléard, J.-L., ed. *Le Chemin de fer en Afrique*. Paris : Karthala, pp. 105-125.
- Lombard, J., Sakho, P., Bruez, F., Baillon, A., 2004. Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs. *Autrepart*, vol. 32, n°4, pp.115-134.
- Mérenne E., 2013. *Géographie des transports : contraintes et enjeux*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. Didact Géographie, 328 p.
- Mérenne-Schoumaker B., 1994. « Les disparités et les dynamiques territoriales. Introduction méthodologique », *Bulletin-société géographique de Liège*, no30, pp. 5-14.
- Ngom, N., 2011. La problématique de la mobilité urbaine: l'accessibilité au centre-ville dakarois par le système de transport collectif routier. Ucad : thèse en géographie, 317 p.
- Offner J.M., 1993. « Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystificationscientifique », *Espace géographique*, vol 22, no3, pp. 233-242.
- Plassard F., 1977. « Les autoroutes et le développement régional », *Presse universitaires de Lyon/Economica*.
- Sakho, P., 2000. Interdépendance et mécanismes de régulation et d'ajustement dans les systèmes de transport urbain à Dakar, Saint-Louis : *Revue de géographie de l'université Gaston Berger*, n°1, pp. 66-79.
- Tesson F., 2002. « Autoroute et recompositions territoriales : la mise en lumière de quelques paradoxes à travers l'exemple de la Dordogne », *Autoroute, acteurs et dynamiques territoriales*, Paris, Geocarrefour, vol. 77, pp. 55-64.
- Thiam, A., 2012. La Gare interurbaine des Baux Maraîchers à Dakar. La restructuration du système de mobilité par l'aménagement moderne d'une gare centrale.