

La desserte nocturne à Dakar, au Sénégal

François Singue DIOUF¹ & Meissa Birima FALL²

Résumé

La mobilité nocturne témoigne de la « diurnisation » de plus en plus affirmée des nuits urbaines et de celle de Dakar en particulier. D'importants flux nocturnes sont ainsi notés durant ce segment de la journée. Dès lors, dans une démarche de gestion durable de la ville, il est judicieux, de quantifier les flux, de connaître leur répartition spatiale et d'identifier les véhicules impliqués. En ce sens, une méthodologie basée sur des observations *in situ* ont permis la réalisation d'une catégorisation des moyens de transport nocturne qui a fait ressortir six véhicules. Ensuite, les zones desservies sont indiquées suivant une analyse par axe dans les quatre départements de Dakar selon les catégories de véhicules utilisées. Ce qui a permis de relever, en définitive, une desserte centrifuge largement dominée par le transport informel.

Mots-clés : *desserte, nuit, Dakar, véhicule, mobilité*

Introduction

L'étude de la ville la nuit s'impose de plus en plus comme objet de recherches dans les sciences sociales. Car, les avancées technologiques et les progrès de l'éclairage ont permis aux activités diurnes comme le travail et les loisirs de se prolonger dans la nuit. Cette tendance amène une vie de relations que la mobilité illustre parfaitement. Malgré ce dynamisme nocturne, la ville, la nuit, est mal connue et peut être considérée comme une « dernière frontière de la ville » (Gwiazdinsky, 2005).

Mais, de plus en plus, les recherches sur la ville s'orientent vers le segment nocturne du jour sous différents angles. Ainsi, la nuit est abordée sous l'angle d'un territoire de politiques

¹ Doctorant, Ecole doctorale Etudes sur l'Homme et la Société (Ethos) & Laboratoire de Géographie, IFAN-CAD, UCAD, Dakar, Sénégal. singdiouf@gmail.com

² Docteur en Géographie, Laboratoire de Géographie, IFAN-CAD, UCAD, Dakar, Sénégal. mayssafall@gmail.com

publiques (Gwiazdinsky, 2019 ; Pieroni, 2017 ; Collectif, 2010), mais aussi de l'éclairage (Narboni, 2012 ; Challéat, 2010) et des mutations urbaines (Comelli, 2015). Quant au transport, on peut noter que Dakar a fait l'objet de nombreux travaux. On peut relever des approches par les politiques de modernisation (Cissokho, 2012) et par la nécessaire régulation du secteur (Lombard, 2004 ; Sakho, 2000). Cependant, l'étude de la ville suivant ses mobilités nocturne est, à notre connaissance, un parent pauvre de la recherche.

Dans cet article, nous proposons une recherche sur la mobilité urbaine nocturne qui met en évidence la desserte inégale de la ville en individualisant la zone urbaine et celle périurbaine avec des catégories de véhicules spécialisés dans des courtes, moyennes et longues distances. Ce qui nous inspire une question de recherche visant à comprendre comment se présente la desserte à Dakar la nuit.

Notre approche pose certaines hypothèses qui, d'une part, considère que la desserte est essentiellement à l'actif du transport informel et, d'autre part, le centre-ville n'émet plus qu'il ne reçoit de flux. La motivation de cette recherche vient du constat selon lequel malgré la multiplicité des véhicules de transport existants à Dakar, les déplacements nocturnes demeurent difficiles. Dès lors, il convient de s'intéresser à cet aspect de la ville afin de parvenir à une catégorisation des véhicules et une quantification des flux en vue d'une meilleure compréhension de la mobilité.

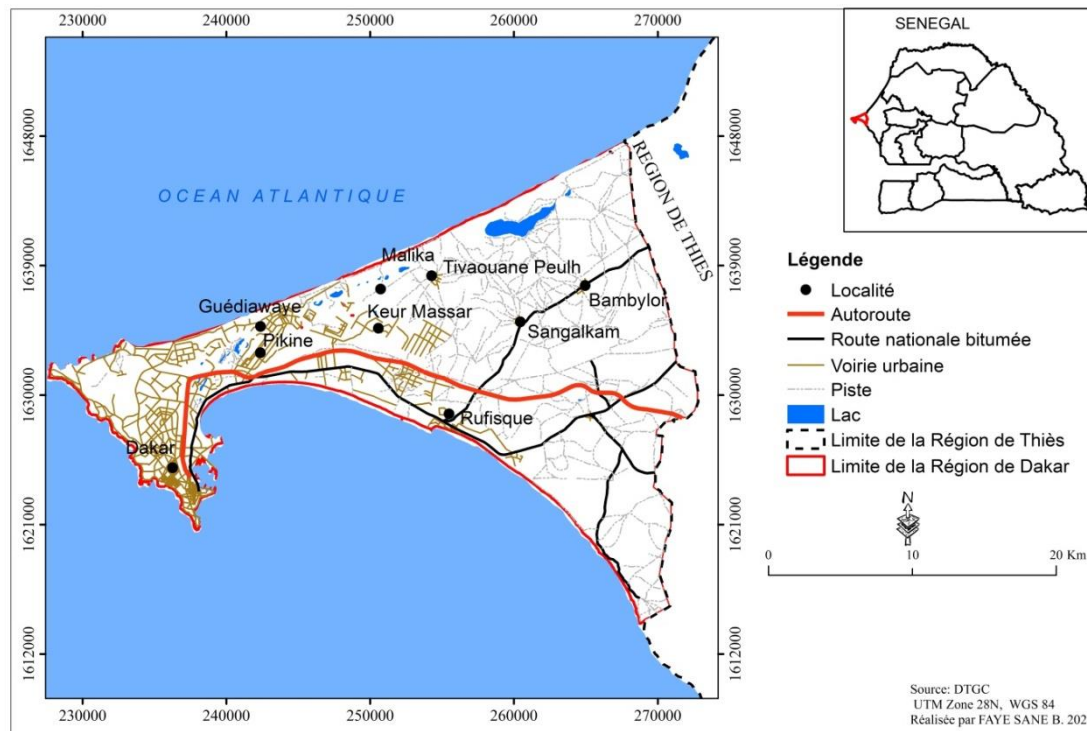
I. Les objectifs de la recherche

Nous tentons de montrer, à l'aide des résultats obtenus lors des enquêtes de terrain, que dans la desserte de la ville de Dakar, la nuit amène une différence appréciée à travers l'émergence de catégories et d'acteurs divers que l'on gagnerait à mieux connaître en vue d'une gestion de développement durable de la ville. En ce sens, cette recherche a comme objectifs de :

- 1-Réaliser la catégorisation des moyens de transport nocturne ;
- 2-Identifier les axes desservis selon la catégorie de véhicule.

II. La méthodologie

L'étude porte sur la région de Dakar. La ville de Dakar, chef-lieu de la région qui correspond territorialement au département éponyme sert d'espace à partir duquel les sens de la desserte sont analysés.



Carte 1 : Localisation de la région de Dakar

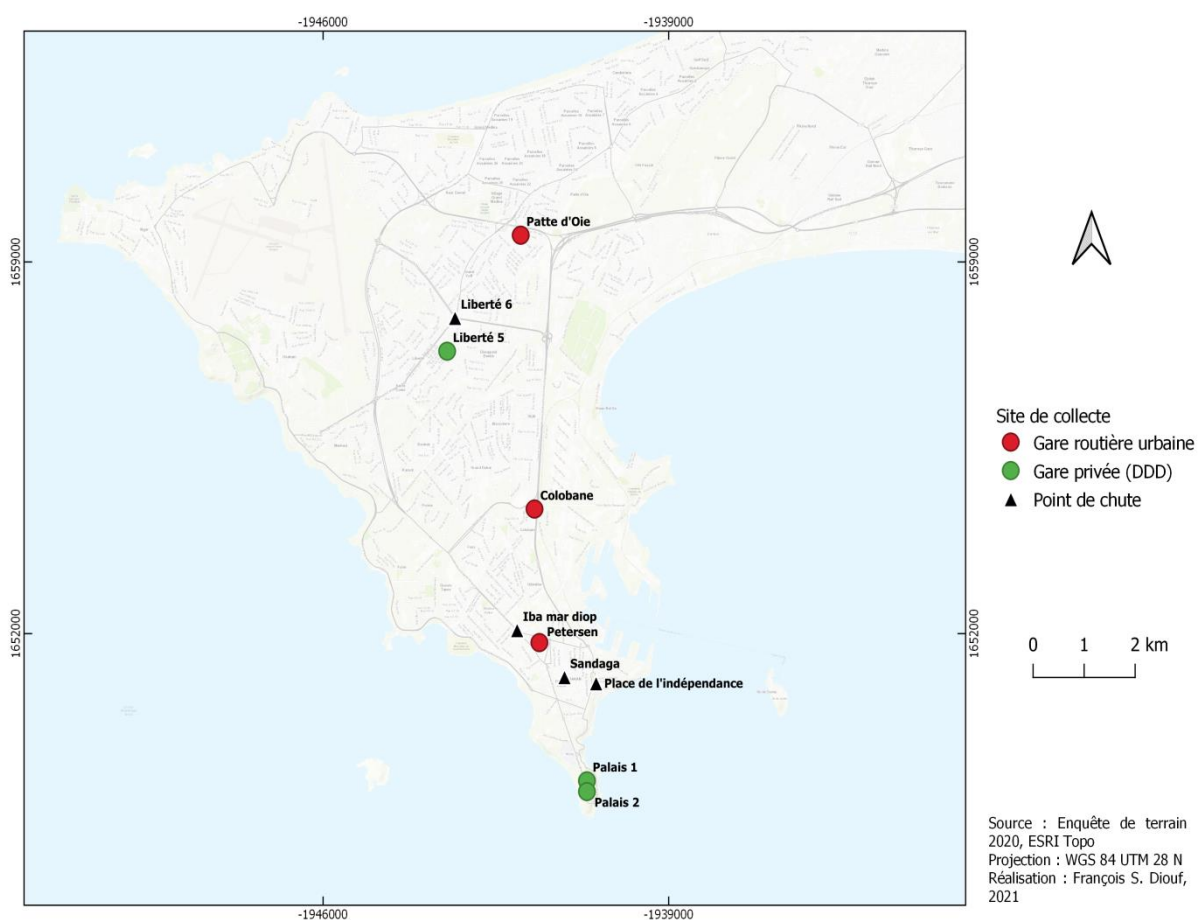
La méthodologie adoptée s'appuie sur une recherche documentaire et des enquêtes de terrain. La revue bibliographique a permis de voir que la question de la nuit, notamment le transport nocturne, est très peu abordée dans les travaux de recherche surtout au Sénégal (Diouf, 2015). Quant aux enquêtes de terrain, elles ont été étalées sur quatre mois (octobre 2019-janvier 2020) et ont permis d'identifier les catégories de véhicules qui assurent le transport nocturne et les principaux axes de la desserte.

A cet effet, la desserte est analysée, ici, à l'aide de six catégories de véhicule rencontrées la nuit à Dakar. Il s'agit des « cars rapides » Citroën et Renault (Estafette et Renault 1000 kg), des cars communément appelés « Ndiaga Ndiaye » de marque Mercedes (504, 505), des taxis-clandos composés de berlines de marques diverses, des bus King Long de la société Dakar Dem Dikk (DDD), des minibus Tata et King Long de l'Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain (AFTU) et des minicars de diverses très variées.

Ces véhicules spécialisés dans le transport collectif, ainsi que leur importance numérique dans le milieu, renseignent à suffisance de la mobilité nocturne. C'est ce qui justifie leur choix dans

cette étude, *a contrario* des taxis urbains, localement appelés taxis « jaune-noir » qui ne sont pas pris en compte. Ces derniers, suivant le type transport qu'ils effectuent, permettent difficilement d'appréhender les axes de la desserte et l'importance des flux.

Les flux nocturnes sont mesurés par comptage à partir des points de départ entre 20h et 00h durant les jours ouvrables. Ainsi, chaque catégorie de véhicule a été observée dans trois sites différents, à l'exception des minicars rencontrés que dans deux sites (cf. carte 2). Cette observation a permis dans chaque site d'enquête de quantifier le nombre de départ et d'identifier la destination pour chaque véhicule.



Carte 2 : les sites de collecte

Se fondant sur ces statistiques, nous avons procédé à l'estimation des passagers. Ainsi, partant du fait qu'à partir des points de départ, les cars « Ndiaga Ndiaye », les « cars rapides », les taxis-clandos et les minicars prennent le nombre de passagers autorisé, nous avons considéré ceci pour calculer le total des passagers que transporte chacun de ces véhicules.

Cependant, pour les bus DDD et les minibus AFTU, nous n'avons considéré que le nombre de départ. En effet, ces derniers ont des heures de départ fixes et n'attendent pas de prendre le maximum de passagers pour démarrer leur périple. Ce qui rend le dénombrement des passagers à bord, au départ, très incertain tout au contraire des autres types qui sont remplis au maximum vers une destination donnée.

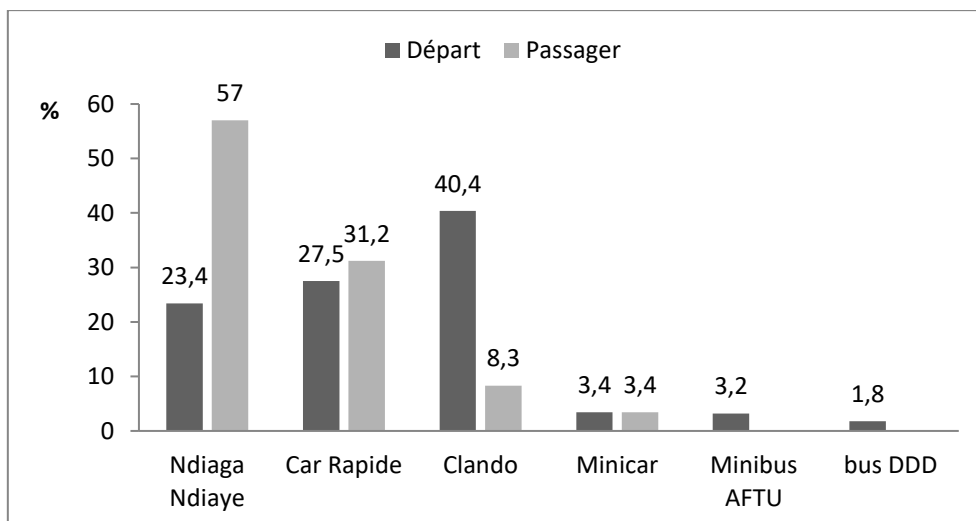
Les enquêtes de terrain ont été conduites dans dix sites situés dans les cinq communes que sont Sicap-Liberté (Liberté 6, Liberté 5), Patte d'Oie (Croisement Patte d'Oie, Parking stade Léopold Sédar Senghor), Médina (Poste Médine), Fass-Gueule Tapée-Colobane (Colobane), Dakar-Plateau (Pertersen, Sandaga, Place de l'indépendance, Cap Manuel). Le choix des sites se justifie par la volonté de mesurer le trafic à partir du centre de Dakar afin de mieux comprendre le rôle du transport dans les variations de centralités, notamment la nuit.

Certains de ces sites sont des gares routières urbaines officiellement reconnues (Colobane, Patte d'oie et Petersen) tandis que d'autres sont constitués sans aucune base légale et hébergent le volet clandestin du transport dans la ville. Quant aux points de chute, aucun aménagement formel ne les distingue d'un point quelconque, autre que leur localisation. Il s'agit en effet de ronds-points, de parkings, d'arrêts bus aux abords d'une voie de grande circulation (Iba Mar Diop), ou tout simplement, d'espaces inoccupés en marge d'un grand rond-point (Liberté 5, Liberté 6) mais, porteurs d'une dynamique réelle en matière de transport. Ce caractère informel ne concerne, cependant, pas les sites de bus Dakar Dem Dikk (DDD).

III. Présentation des résultats

1. Catégorisation des moyens de transport nocturne

La pluralité des moyens de transport de l'espace nocturne dakarois amène une différenciation dans la desserte avec des singularités pour chaque catégorie de véhicule que nous avons identifiée. Des gares routières urbaines aux points de chute, spécialisés dans les courtes, moyennes ou longues distances, chacune de ces catégories est, à travers sa part dans le nombre total transporté (cf. graphique 1), révélateur des pratiques nocturnes en matière de transport.



Graphique 1 : Catégories de véhicules et part dans la desserte (Enquêtes F. S. Diouf, décembre 2019-janvier 2020)

1.1.Les cars « Ndiaga Ndiaye »

« Véhicule utilitaire, fabriqué vers les années 1980 en Allemagne, transformé en voiture de transport en commun à son arrivée au Sénégal vers 1983, le «Ndiaga Ndiaye» est, aujourd’hui, l’un des moyens de locomotion sénégalais les plus populaires » (Anonyme, 2015). Cette voiture a donc été reconditionné et mise en circulation pour un transport collectif par le nommé Ndiaga Ndiaye dont il tire son nom.

Cette catégorie de véhicule est utilisée les nuits des jours ouvrables par, en moyenne, 26.262 personnes. L’effectif est déterminé à partir de la capacité standard de 45 places de cette catégorie de voiture. Ils assurent le transport de 57% des personnes dénombrées et 23,4% des départs. C’est un véhicule spécialisé dans les longues distances. Il est plus présent dans la desserte entre Dakar et la zone périurbaine. On peut citer, en exemple, les axes Petersen-Yeumbeul, Colobane-Keur Massar, Patte d’Oie-Rufisque, etc.

1.1.Les cars « rapides »

Les « cars rapides » sont des véhicules emblématiques de la capitale sénégalaise. Arrivés au Sénégal durant la période coloniale, au moment où l’étalement urbain avait atteint des proportions importantes, ces véhicules, à l’origine destinés au transport de marchandises, ont

été transformés en voiture de transport en commun pour assurer la desserte entre Dakar, les villages traditionnels comme Ouakam, Yoff et la zone périurbaine.

Aujourd'hui, ces véhicules de 22 places s'imposent après les cars « Ndiaga Ndiaye » comme deuxième moyen de transport le plus utilisé avec 14.401 personnes transportées par nuit soit 31,2% du total des passagers de la nuit. On les trouve sur les courtes et moyennes distances telle que Liberté 6-Patte d'Oie.

1.2.Les taxi-clandos

Les taxi-clandos sont des véhicules de type berline de quatre à sept places (la catégorie de véhicule prenant sept places étant dérisoire, nous avons considéré quatre places pour l'estimation du nombre de passager). Ils ne se distinguent des véhicules de particuliers par aucune singularité, outre le fait qu'ils s'activent dans le transport collectif sans détenir de titres les y autorisant. Cependant, dans certains sites comme la Place de l'Indépendance et Sandaga, on note des taxis « jaune-noir », détenteurs de licence qui sortent de leur cadre légal pour exercer cette forme de transport. Dans ce cas, on les nomme « taxi-boko ».

Les taxis-clandos représentent 40,4% des départs pour 8,3% du total des usagers. Ce chiffre est dérisoire par rapport à la masse totale mais s'explique par le petit nombre (4) que peuvent transporter ces véhicules. Par contre, le nombre de départs renseigne sur le nombre élevé de véhicules impliqués dans ce type de transport. On les trouve sur les courtes distances à l'image de Liberté 6-Niarry Tally, les moyennes distances comme, Sandaga-Parcelles Assainies et les longues distances comme, Place de l'Indépendance-Bambilor.

1.3.Les minicars

Les minicars sont à l'image des « Ndiaga Ndiaye » et « cars rapides » des véhicules dont la fonction d'origine est le transport de marchandises. Mais, une fois au Sénégal, ils ont été reconditionnés et réaménagés pour servir de voitures de transport de personnes. L'essentiel des minicars observés dans la zone d'étude entre dans cette catégorie même si l'on remarque des voitures de type minibus non immatriculés à Dakar de marques et formes différentes qui entrent dans le cadre de cette appellation générale de minicar.

Ils assurent 3,4% du transport nocturne et 3,4% des départs. Leur activité de la nuit s'estompe vers 00h dans les deux sites où ils existent (Liberté 6 et Patte d'Oie). La singularité de cette catégorie de véhicule réside dans le fait qu'on ne les trouve généralement que dans la desserte entre Dakar et les villages traditionnels lébou que sont Ouakam, Ngor, Yoff. Dans la zone urbaine, ils sont presque inexistants avec seulement quelques départs à partir de Liberté 6 vers Keur Massar et Rufisque. Cela révèle une spécialité ou une prédilection pour les villages traditionnels.

1.4. Les minibus AFTU

Les minibus AFTU doivent leur apparition dans le milieu du transport à la volonté de l'Etat du Sénégal de renouveler le parc automobile de Dakar et, par la même occasion, d'améliorer la mobilité urbaine. Dans ce sens, l'AFTU, une association qui regroupe quatorze (14) Groupement d'Intérêts Economiques (GIE) de transporteurs est créée. Ce partenariat a donné naissance à l'apparition de deux catégories de minibus. Les minibus de marque TATA d'abord et ensuite, ceux de marque KING LONG.

Les bus AFTU, même s'ils assurent 36% des déplacements diurnes en transport collectif (Olvera et al., 2018), sont moins visibles la nuit. En effet, ils n'enregistrent que 3,2% des départs par nuit dans les trois sites considérés. Cela s'explique en partie par l'heure relativement précoce du dernier départ fixée à 21h pour toutes les lignes. Cependant, des exceptions sont notées à la gare de Petersen où on relève des départs jusqu'à 22h30 sur certaines lignes (Lignes 4, 27, 28 29). De même, à Petersen, on note des lignes dont le point d'arrivée est la gare routière de Lat Dior au centre-ville ou le rond-point Sahm, se repositionner la nuit dans ce site (ligne 31,46 et 48).

1.5. Les bus DDD

Les bus DDD composent la flotte de la société anonyme à participation publique majoritaire, concessionnaire du service des transports publics urbains de Dakar par autobus. Créée en 2001, elle est héritière de la Société des transports du Cap-Vert (SOTRAC) et présente une importante flotte répartie sur 11 lignes urbaines et 20 lignes à destination de la zone périurbaine (CETUD, 2019).

Avec 2000 départs et 150 000 passagers par jour (CETUD, 2019), les bus DDD, sont moins actifs dans le transport nocturne. Ils ne totalisent, dans les trois sites observés, que 1,8% des départs comme on peut le constater avec le graphique 1. En effet, le trafic de ces véhicules s'estompe la nuit. Certaines lignes (4,10, 20) n'enregistrent qu'un départ soit à 20h30, soit à 21h. Il s'agit principalement des lignes urbaines. Quant aux lignes en direction de la zone périurbaine, elles peuvent totaliser trois départs pour certaines, (ligne 5). Toutefois, pour toutes les lignes, le dernier départ est noté vers 21h30.

2. Les axes de la desserte et l'intensité des flux nocturnes

Les axes de la desserte et l'intensité des flux nocturnes font référence, dans ce travail, à une analyse de la distribution des véhicules de transport collectif dans la région de Dakar avec comme point de départ les dix sites indiqués plus haut. En ce sens, le volume de la desserte dans les quatre départements de la région est mesuré (cf. tableau 2).

Tableau 1: la desserte par département (Enquêtes F. S. Diouf, Décembre2019-Janvier 2020)

Départements	Nombre de départs		Nombre de passagers	
	Valeur absolue	Valeur relative %	Valeur absolue	Valeur relative %
Dakar	1360	60.6	24713	53.5
Pikine	588	26.2	15773	34.1
Rufisque	183	8.1	3959	8.5
Guédiawaye	110	4.9	1680	3.6
Total	2241	100	46125	100

2.1.Le département de Dakar

Le département de Dakar est le plus desservi. Il totalise respectivement 60,6% des départs et 53,5% du nombre total de passagers. Les différents axes de ce département sont regroupés, dans ce travail, en quatre zones géographiques. Il s'agit du Nord-ouest qui regroupe Ouakam, Ngor,

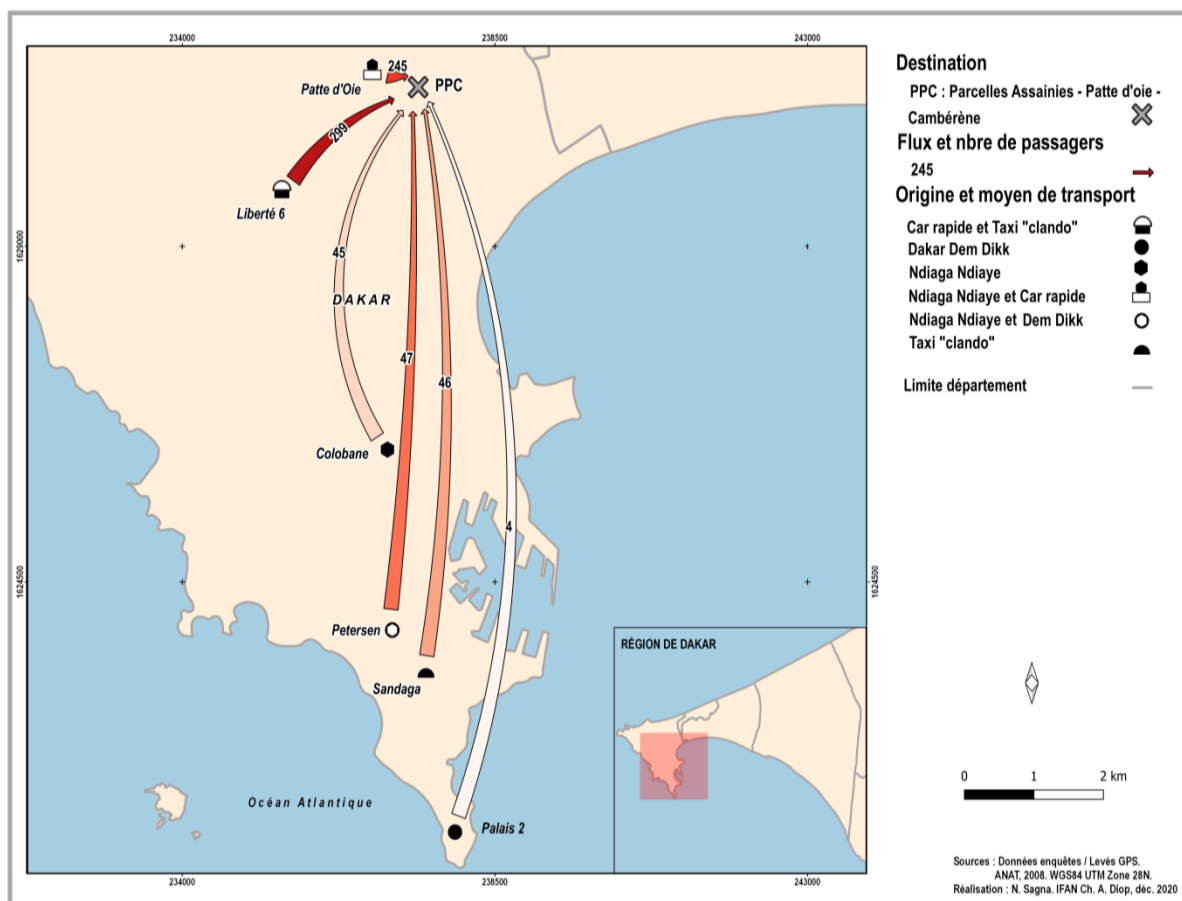
Yoff et Nord-Foire, du Nord-est qui comprend Patte d'Oie, Camberène et Parcelles Assainies, du Centre composé de Liberté 5, 6, Sacré-cœur et Sipres et, enfin du Centre-ouest et sud-est qui comprend Colobane, Hlm, Niarry Tally, Centre-ville. On relève, à l'aide du les « cars rapides » et les taxi-clandos sont les moyens de transport les plus utilisés dans ce département avec respectivement 48,7% et 40,4% des départs (cf. tableau 3).

Tableau 2: la desserte dans le département de Dakar par catégories de véhicules (Enquêtes F. S. Diouf, Décembre 2019-Janvier 2020)

Catégories de véhicules	Nombre de départs		Nombre de passagers	
	Valeur Absolue	Valeur Relative en %	Valeur Absolue	Valeur Relative en %
Cars « Ndiaga Ndiaye »	110	8	8845	35.7
Cars « Rapides »	554	48.7	12188	49.3
Taxis-clando	550	40.4	2190	8.8
Minicars	74	5.4	1490	6
Minibus AFTU	38	2.7	0	0
Bus DDD	34	2.5	0	0
Total	1360	100	24713	100

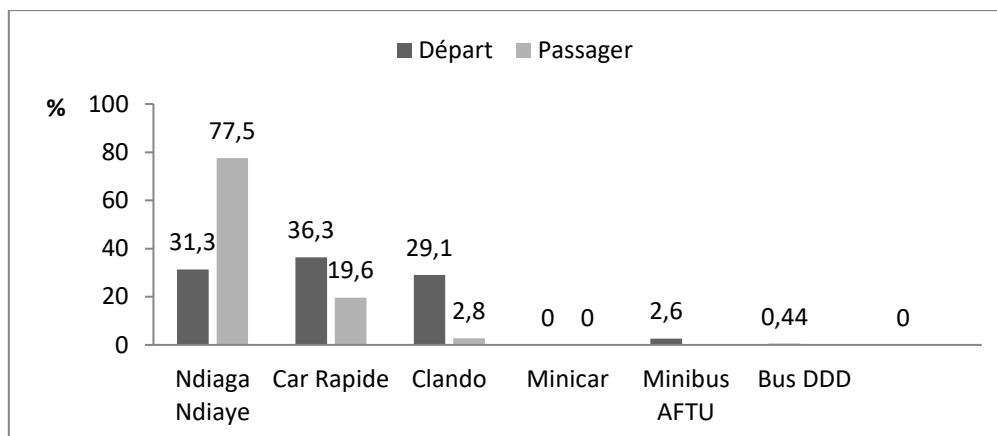
2.1.1. Le Nord-est

Le Nord-est comprend les destinations, Parcelles assainies, Patte d'Oie et Camberène. C'est un espace dont les principales destinations sont distantes du centre-ville d'au moins 10 km avec une zone de banlieue symbolisée par les Parcelles-assainies. Le Nord-est est la zone la plus desservie du département de Dakar avec toutes les catégories de véhicules à l'exception des minicars (cf. carte 3). Toutefois la desserte y est différenciée entre les principales destinations.



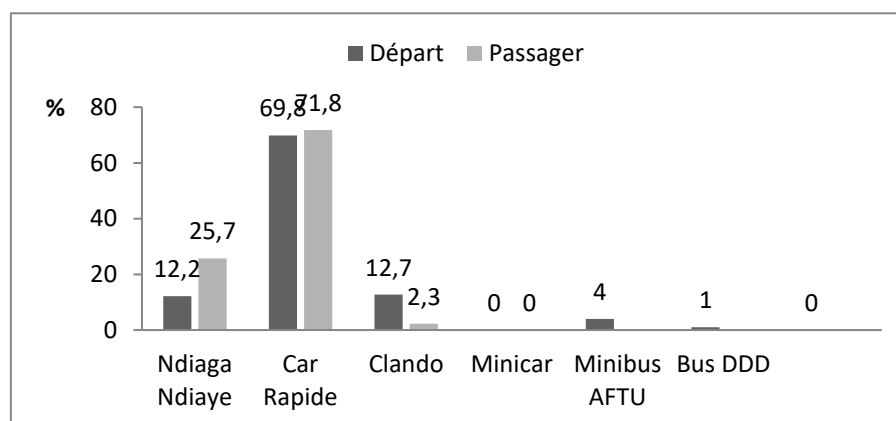
Carte 3 : La desserte dans le Nord-est

Les Parcelles Assainies sont la destination la plus desservie de cette zone et du département de Dakar. Elles sont la destination de 16,3% des départs pour 36,7% des passagers. Ces départs se font majoritairement en cars « Ndiaga Ndiaye » à 77,5%. Les taxi-clandos viennent en deuxième position avec 29,1% des voyageurs. Cela s'explique par le nombre de places très faible (4 à 7 personnes) qui les caractérisent. Par contre, avec leurs 22 places assises, les « cars rapides » transportent 19,6% des passagers (cf. graphique 2).



Graphique 2 : Catégories de véhicules à destination des Parcelles Assainies (Enquêtes F. S. Diouf, décembre 2019-janvier 2020)

L'axe Patte d'Oie-Camberène avec 196 départs et 4194 passagers se positionne comme troisième destination la plus desservie du département. La desserte s'y fait majoritairement en « cars rapides » avec 71,8%, suivi des « Ndiaga Ndiaye » avec 25,7% et, des taxi-clandos avec 2,3% des passagers (cf. graphique 3). Les bus DDD et les minibus AFTU ne totalisent respectivement que 1% et 4% des départs.

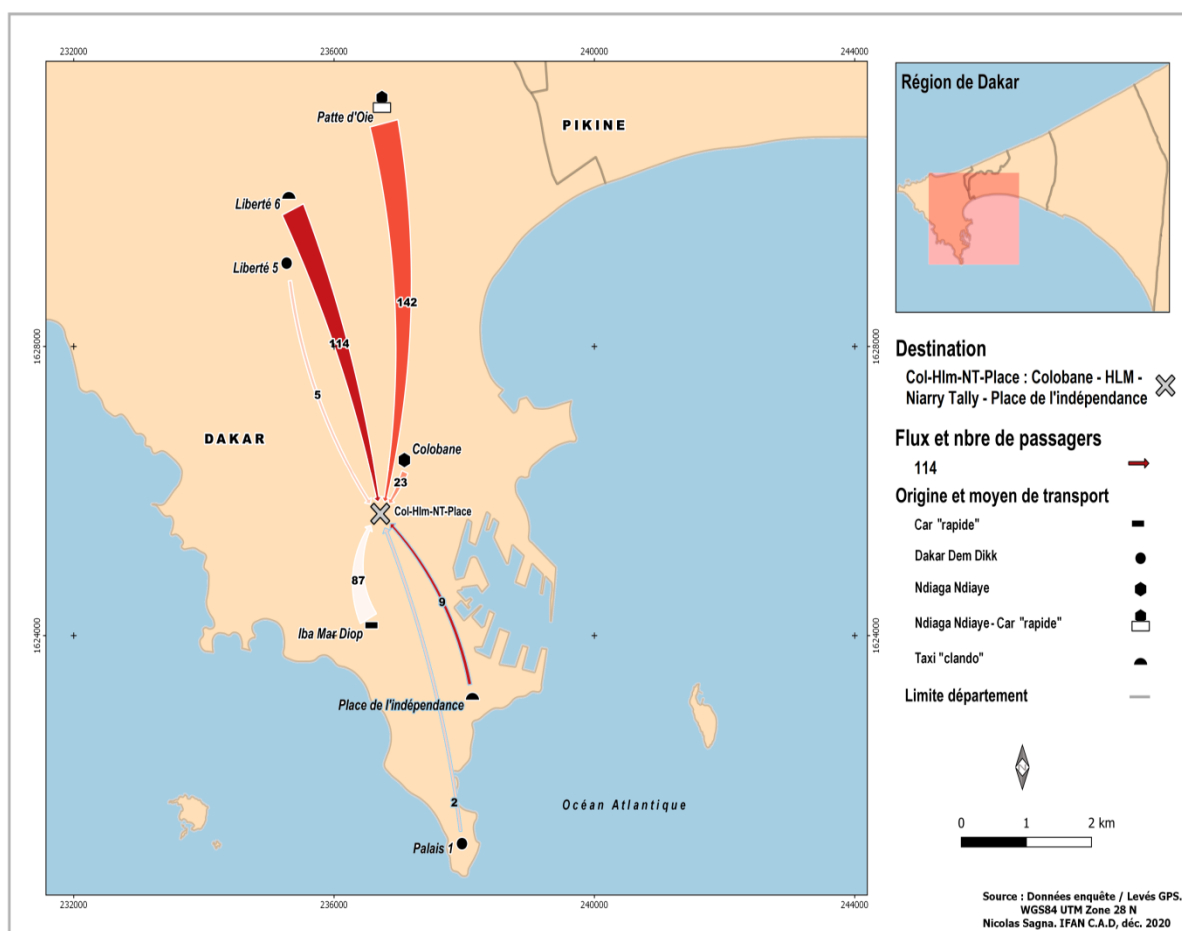


Graphique 3 : Catégories de véhicules sur l'axe Patte d'Oie-Camberène (Enquêtes F. S. Diouf, décembre 2019-janvier 2020)

2.1.2. Le Centre-ouest et le Sud-est

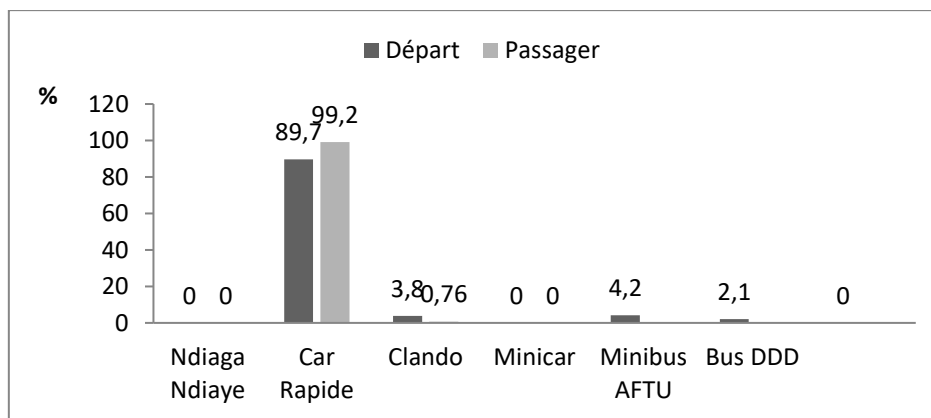
Le Centre-ouest et le Sud-est correspondent au noyau originel de la ville de Dakar symbolisé par le centre-ville et sa première zone d'extension au-delà de la Médina qui comprend, Colobane et Niarry-tally. On note dans cette zone de courtes distances, prédilection des « cars

rapides » et taxis-clandos même si, toutes les catégories de véhicules à l'exception des minicars la desservent (cf. carte 4).



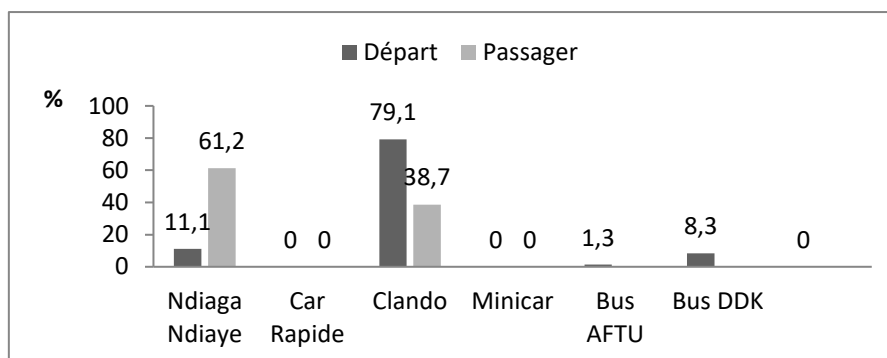
Carte 4 : La desserte dans le Centre-ouest et le Sud-est

L'axe Colobane-HLM avec 235 départs et 4678 passagers est le second le plus emprunté dans le département de Dakar. Il se singularise par l'hégémonie des « cars rapides » qui assurent 89,7% des départs (cf. graphique 4). En termes de départs notés à partir de Colobane à destination des HLM, seuls les minibus AFTU 4,2%, les taxi-clandos 3,8%, et les bus DDD 2,1% concurrencent les « cars rapides ».



Graphique 4 : Catégories de véhicules sur l'axe Colobane-HLM (Enquêtes F. S. Diouf, décembre 2019-janvier 2020)

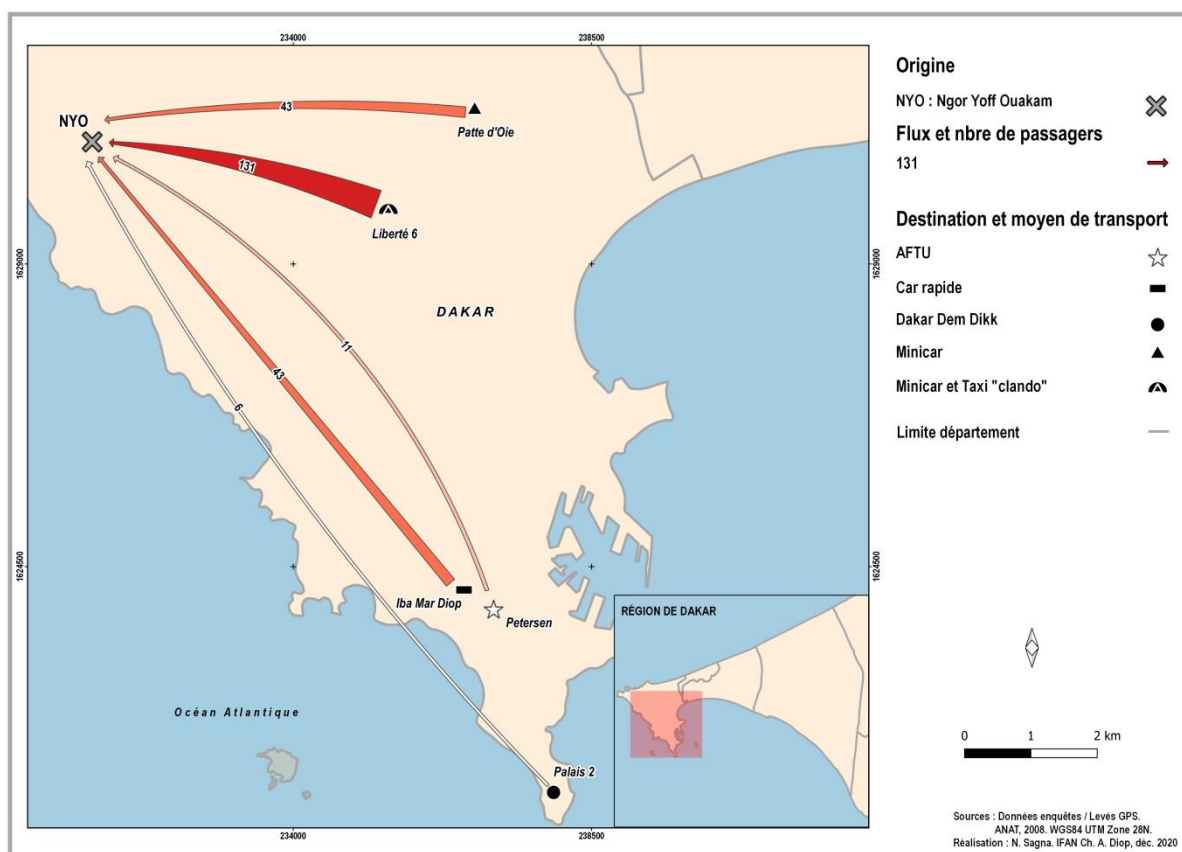
L'axe Niarry-Tally-Centenaire-Place de l'indépendance-Mairie dessert le centre-ville de Dakar. En ce sens, l'étude du trafic y est indicative de la dynamique nocturne dans le centre de la ville. Sur cet axe, l'essentiel de la desserte est assuré par les cars « Ndiaga Ndiaye » avec 61,2% et les taxis-clandos avec 38,7%. Les bus DDD, sur cet axe assurent 8,3% (graphique 5).



Graphique 5 : Catégories de véhicules dans l'axe Niarry Tally-Place de l'Indépendance (Enquêtes F. S. Diouf, décembre 2019-janvier 2020)

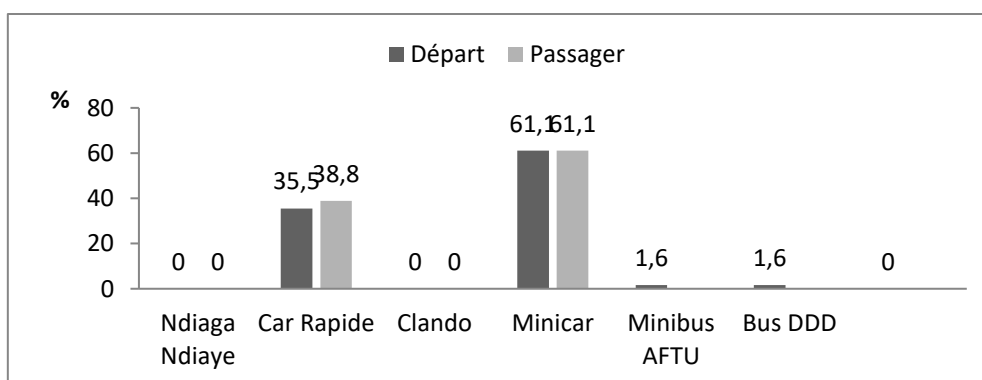
2.1.3. Le Nord-ouest

Le Nord-ouest est constitué de l'axe Ouakam-Ngor-Yoff qui regroupe les villages traditionnels lébou, aujourd'hui rattrapés et intégrés à la dynamique urbaine, et de Nord-Foire, quartier résidentiel de la commune de Yoff. Ces villages phagocytés par la ville abritent une population abondante dont les mobilités s'inscrivent dans la dynamique urbaine générale (cf. carte 5).



Carte 5 : Desserte dans le Nord-est

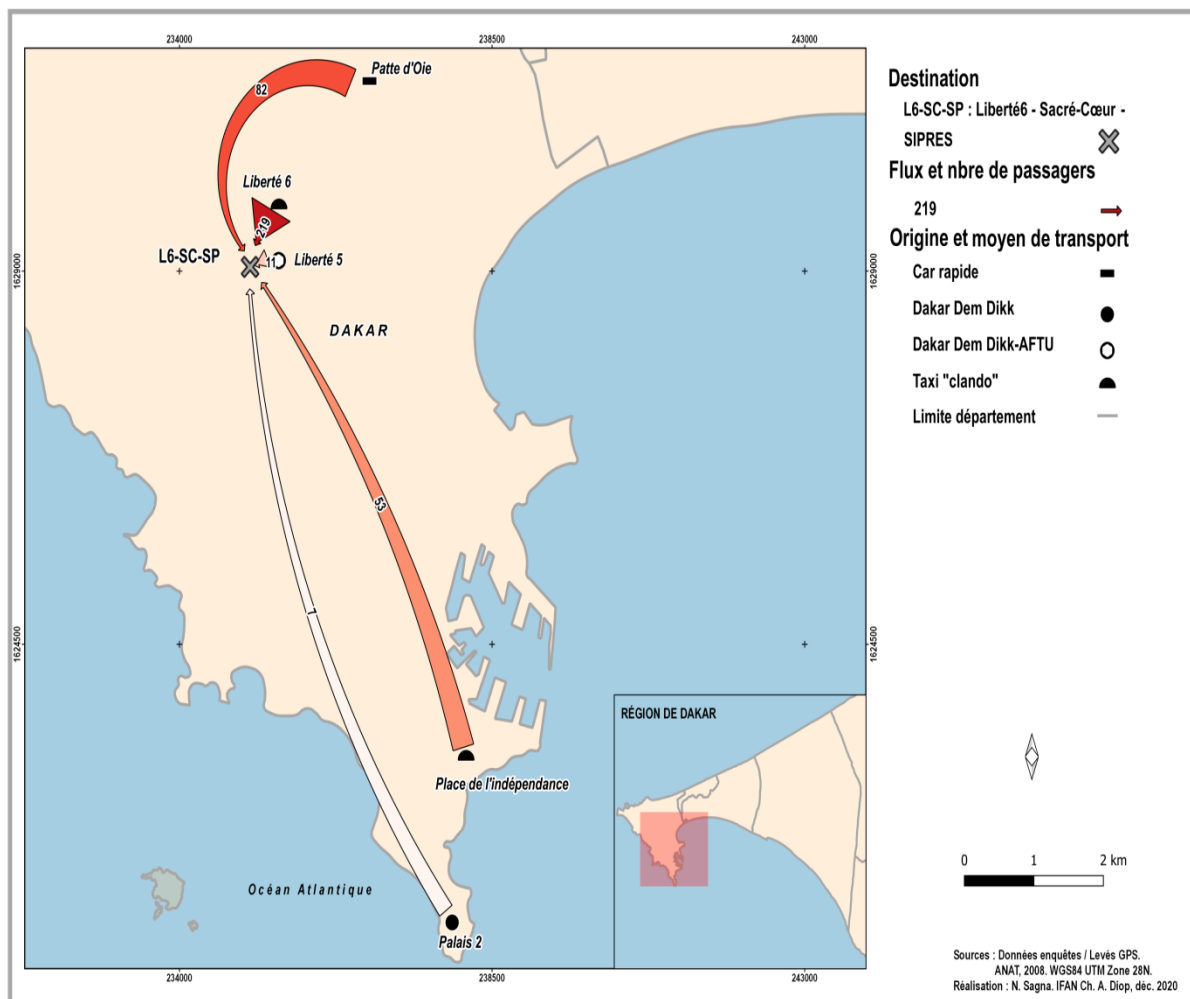
Cet axe est, à la lumière du graphique 6, majoritairement, desservi par les minicars avec 61,1% des départs et des passagers. En plus des minicars, les 2436 passagers qui empruntent cet axe le font en cars « rapides » à 38,8%. Les minibus AFTU et les bus DDD avec, pour chaque catégorie, 1,6% sont les moins utilisés à destination de Ouakam-Ngor-Yoff.



Graphique 6 : Catégories de véhicules sur l'axe Ouakam-Ngor-Yoff (Enquêtes F. S. Diouf, décembre 2019-janvier 2020)

2.1.4. Le centre

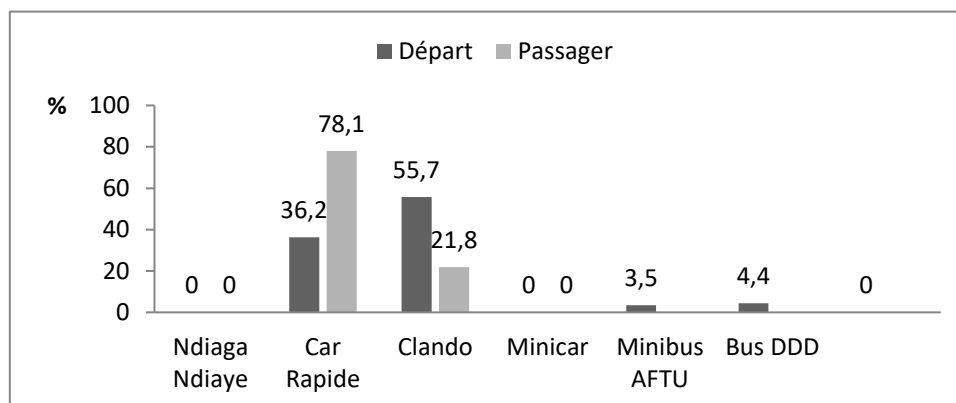
Le centre comprend les quartiers de la SICAP que sont, les Libertés, Sacré-cœur et les lotissements SIPRES qui prolongent les premiers nommés vers la Voie de Dégagement Nord (VDN). On note dans cette zone deux grands axes à savoir les Libertés et Sacré-Cœur/Sipres, qui se différencient dans la desserte par les catégories de véhicules dominantes dans chaque axe. Ainsi, on peut y relever, à l'aide de la carte 6 une desserte largement dominé par les « cars rapides » et les taxis-clandos.



Carte 6 : La desserte dans l'axe Liberté-Sacré-Cœur-Sipres

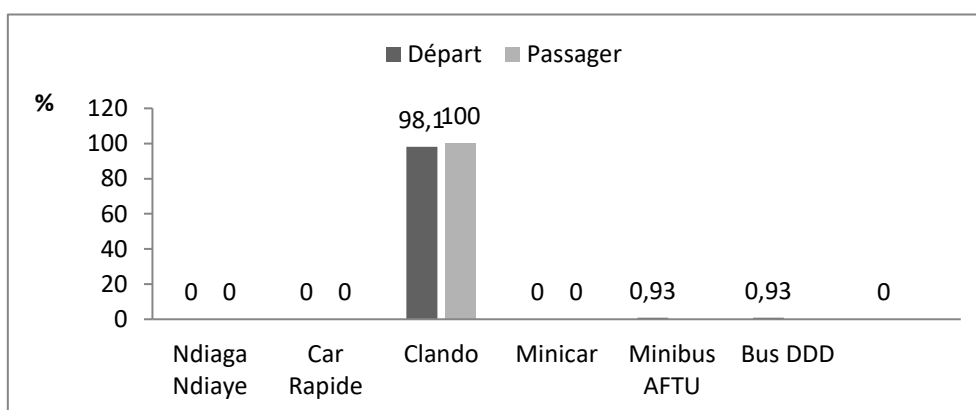
L'axe des Libertés (5 et 6) est desservi en majorité par les cars « rapides » à 78,1% suivis par les taxi-clandos avec 21,8% des passagers. Les minibus AFTU et bus DDD avec respectivement

3,5% et 4,4% des départs (cf. graphique 7), restent marginaux sur cet axe même si, leur fréquence est plus importante que sur les destinations évoquées plus haut.



Graphique 7 : Catégories de véhicules à destination de Liberté 5/6 (Enquêtes F. S. Diouf, décembre 2019-janvier 2020)

L'axe Sacré-Cœur-Sipres est le moins emprunté avec 834 passagers. A l'aide du graphique 8, l'on constate que c'est aussi l'axe le moins desservi avec seulement les taxi-clandos, les bus DDD et les minibus AFTU qui n'assurent respectivement que 0,93% des départs. C'est donc un axe de prédilection pour les taxi-clandos qui y assurent 98,1% des départs.



Graphique 8 : Catégories de véhicules dans l'axe Sacré-Cœur/Sipres (Enquêtes F. S. Diouf, décembre 2019-janvier 2020)

2.2.Le département de Pikine

Le département de Pikine comprend trois destinations à savoir, Keur Massar/Mbao/Keur Mbaye Fall, Pikine et Thiaroye/Yeumbeul/Malika. Il totalise 34,1% des usagers du transport

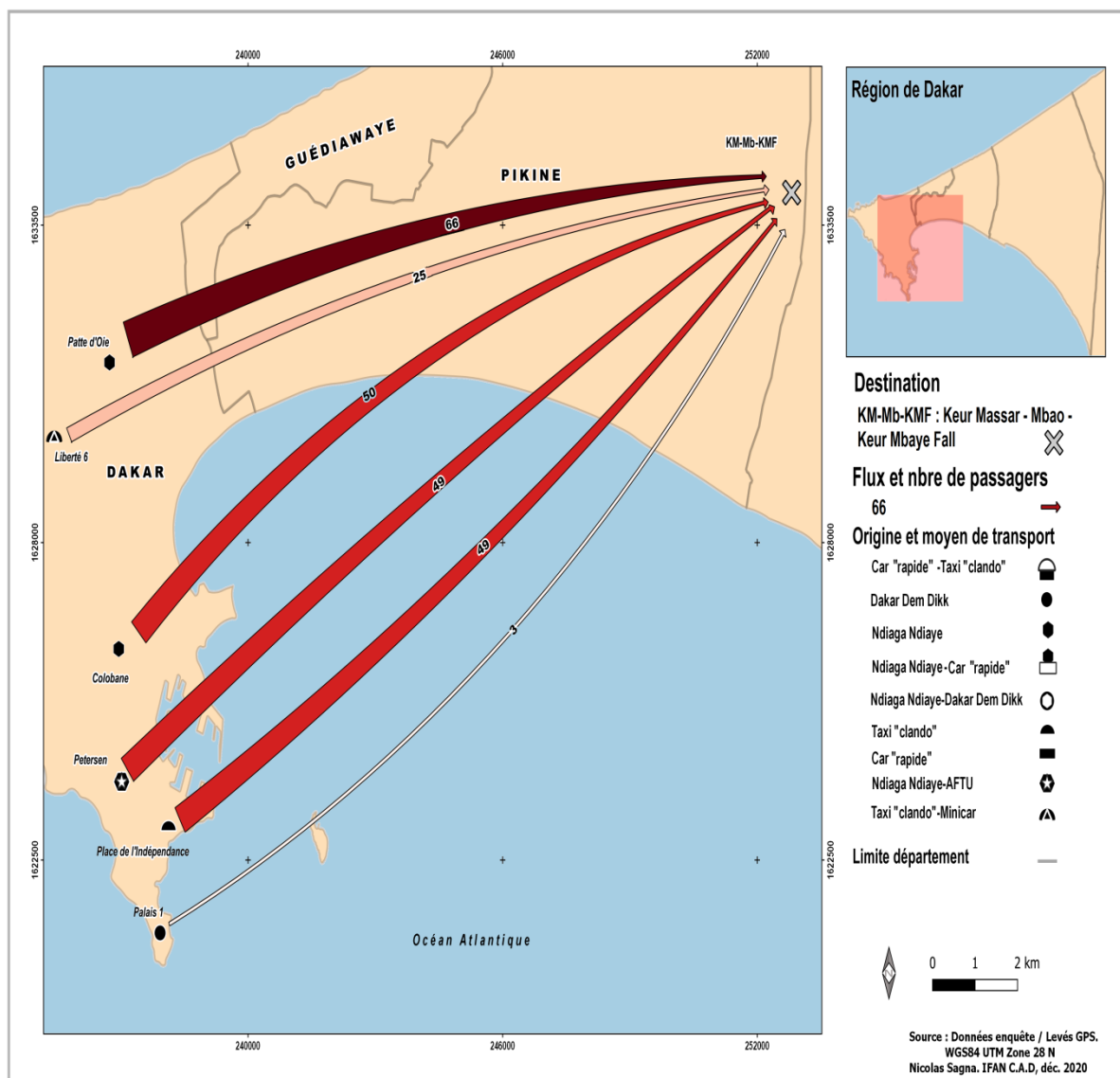
nocturne de l'ensemble régional. Ce département est majoritairement desservi par les cars « Ndiaga Ndiaye » avec 87,5% des passagers et 52,2% des départs (cf. tableau 4).

Tableau 3: La desserte dans le département de Pikine par catégories de véhicules (Enquêtes F. S. Diouf, décembre 2019-janvier 2020)

Catégories de véhicules	Nombre de départs		Nombre de passagers	
	Valeur Absolue	Valeur Relative en %	Valeur Absolue	Valeur Relative en %
Cars « Ndiaga Ndiaye »	307	52.2	13815	87.5
Cars « Rapides »	55	9.3	1210	7.6
Taxis-clando	182	30.9	728	4.6
Minicars	1	0.1	20	0.1
Minibus AFTU	31	5.2	0	0
Bus DDD	12	2	0	0
Total	588	100	15773	

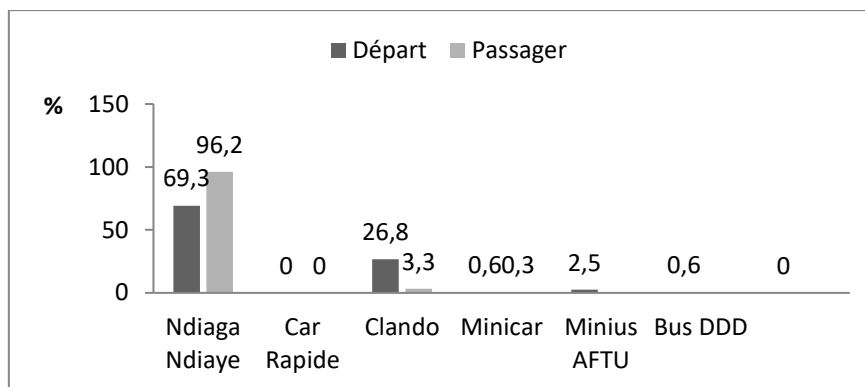
2.2.1. Keur Massar-Mbao-Keur Mbaye Fall

Keur Massar-Mbao-Keur Mbaye Fall, dans la zone périurbaine, est l'axe le plus emprunté du département de Pikine. En effet, il totalise 46,2% des départs et 7440 des passagers. Ces derniers partent essentiellement des gares routières de Patte d'Oie, Colobane et Petersen, à bord, majoritairement, de cars « Ndiaga Ndiaye » (cf. carte 7).



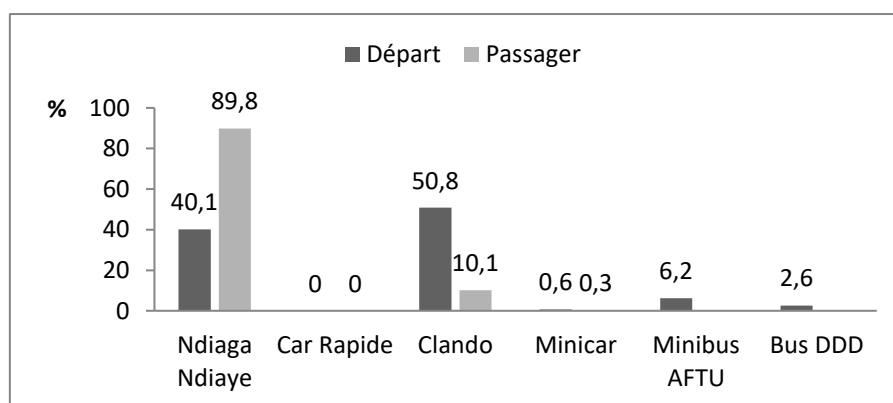
Carte 7 : La desserte dans l'axe Keur Massar/Mbao/Keur Mbaye Fall

Keur Massar est la plus importante destination du département. Elle totalise 160 départs pour 5187 passagers. Ces derniers utilisent dans leur grande majorité les cars « Ndiaga Ndiaye » à 96,2% (cf. graphique 9). En dehors de ceux-ci, les taxi-clandos sont la seconde catégorie de véhicule la plus utilisée avec 26,8% des départs alors que les minibus AFTU totalisent 2,5% des départs et les bus DDD 0,6%.



Graphique 9 : Catégories de véhicules dans la destination Keur Massar (Enquêtes F. S. Diouf, décembre 2019-janvier 2020)

L’axe Mbao-Keur Mbaye Fall, avec ses 112 départs et 2253 passagers, est dominé par les cars « Ndiaga Ndiaye ». Ces derniers assurent 40.1% des départs et transportent 89.8% des passagers. Ils sont suivis des taxi-clandos avec 50,8% des départs, les minibus AFTU 6,2% et les bus DDD fermant la marche avec 2,6% (cf. graphique 10).

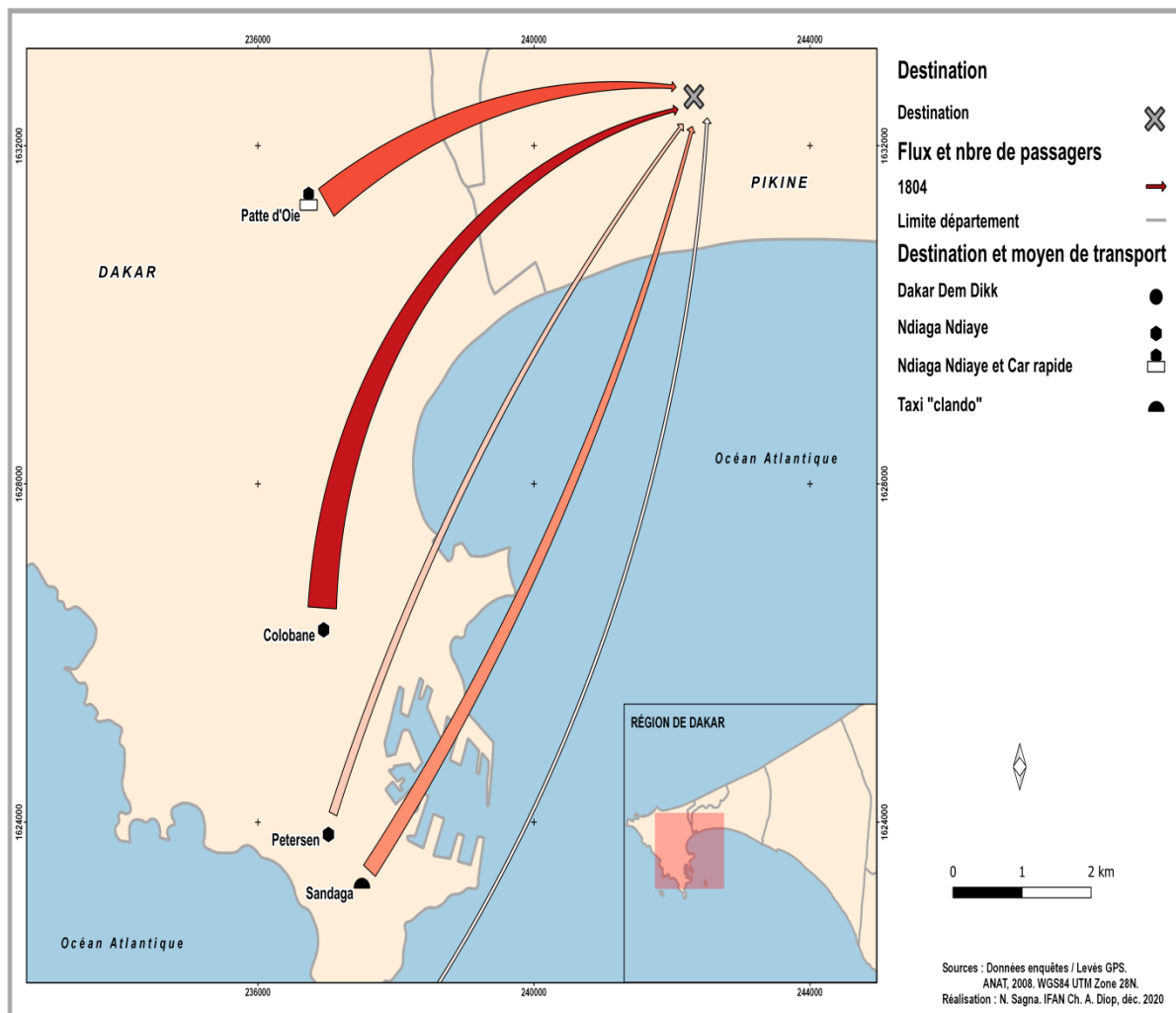


Graphique 10 : Catégories de véhicules dans l’axe Mbao-Keur Mbaye Fall (Enquêtes F. S. Diouf, décembre 2019-janvier 2020)

2.2.2. La destination Pikine

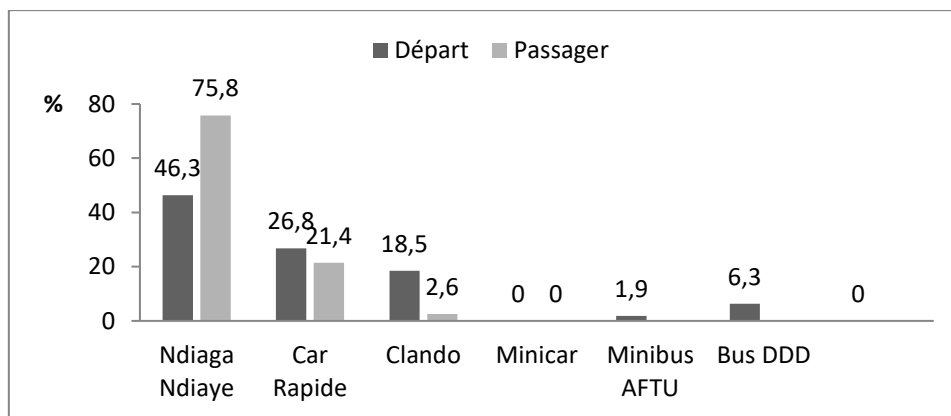
La destination Pikine vient en deuxième position dans ce département avec ses sous-destinations « Bountou Pikine », « Pikine Icotaf », « Pikine Rue 10 », « SIPS ». Ensemble, elles font 205 départs soit 5637 personnes. A la lumière de la carte 8, on note que l’essentiel des départs à destination de Pikine provient du centre-ville avec différentes catégories de véhicules.

Cependant, au départ de la Patte d'Oie, la desserte se fait exclusivement en cars « Ndiaga Ndiaye ».



Carte 8 : La desserte dans la destination Pikine

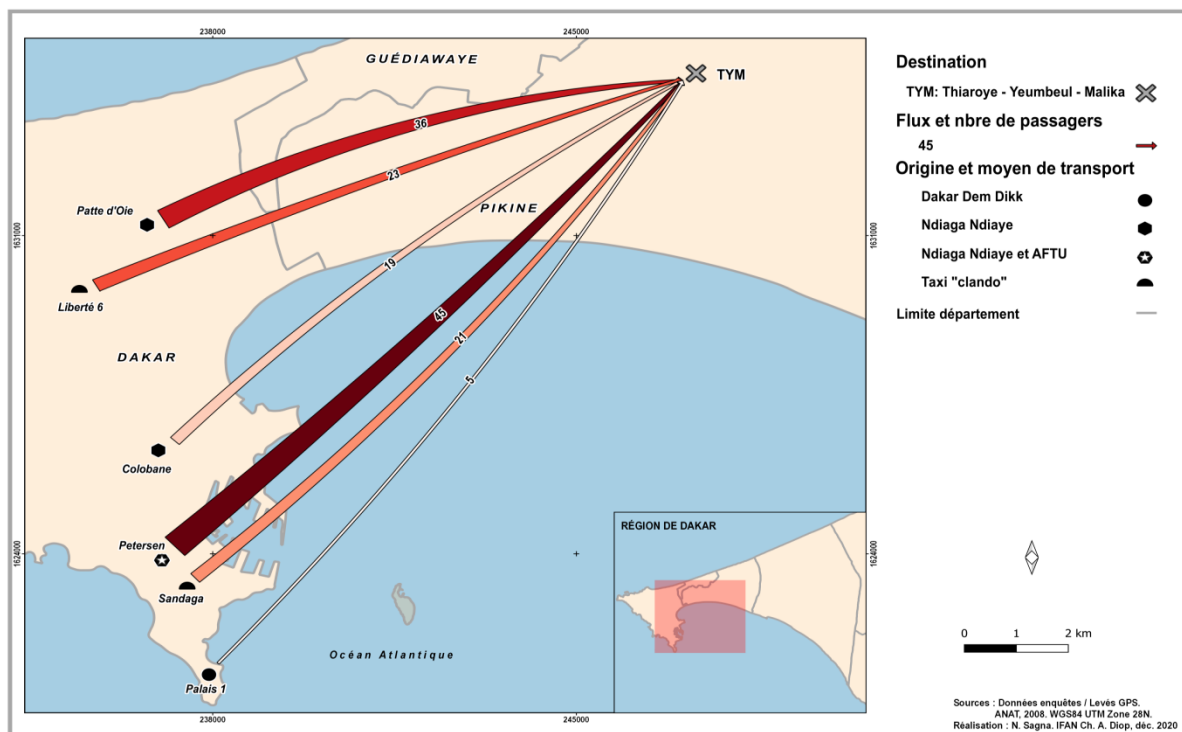
A l'aide du graphique 11, on constate que les voyageurs à destination de Pikine utilisent de préférence les cars « Ndiaga Ndiaye » à 75.8%. Le reste des passagers se partagent entre les cars « rapides » à 21.4% et les taxi-clandos à 2,6%. Quant aux minibus AFTU et aux bus DDD, leur contribution dans la desserte reste modeste avec respectivement 6,3% et 1,9% des départs.



Graphique 11 : Catégories de véhicules dans l'axe Pikine (Enquêtes F. S. Diouf, décembre 2019-janvier 2020)

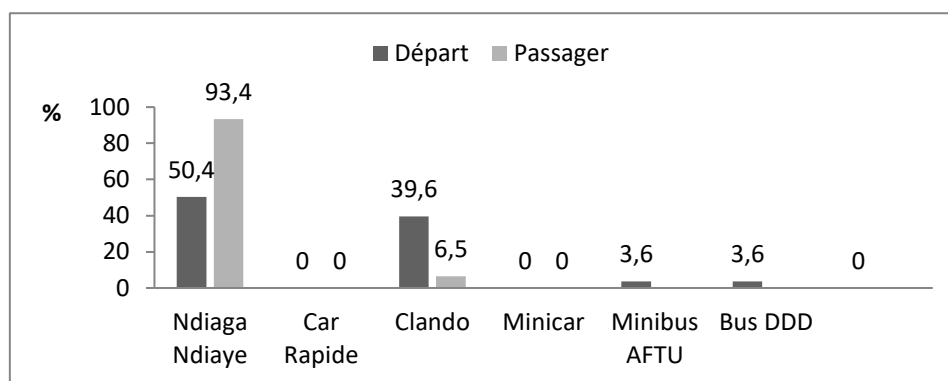
2.2.3. L'axe Thiaroye-Yeumbeul-Malika

L'axe Thiaroye-Yeumbeul-Malika totalise 111 départs pour 2696 passagers, ce qui le place à la troisième position dans le département de Pikine. La structure de la desserte s'apparente à celle de Pikine avec des zones de départ situées au centre-ville, à l'exception de la Patte d'Oie et de Liberté 6 (cf. carte 9).



Carte 9 : La desserte dans l'axe Thiaroye-Yeumbeul-Malika

Le graphique 12 renseigne que les cars « Ndiaga Ndiaye » y demeurent la catégorie de véhicule la plus utilisée avec 50,4% des départs et 93,4% des passagers. Les taxi-clandos assurent le reste de la desserte étant donné que les « cars rapides » et minicars y sont inexistantes au départ de Dakar. Quant aux minibus AFTU et bus DDD, ils ne représentent, respectivement, que 6,3% et 3,6% des départs.



Graphique 12 : Catégories de véhicules dans l'axe Thiaroye-Yeumbeul-Malika (Enquêtes F. S. Diouf, décembre 2019-janvier 2020)

2.3.Le département de Rufisque

Le département de Rufisque comporte, dans ce travail, deux axes à savoir l'axe Rufisque-Bargny et l'axe Keur Ndiaye Lo/Sangalkam/Bambilor. Ces deux destinations enregistrent 8,1% des départs pour 3959 voyageurs soit 8,5% de l'ensemble régional. Le département est desservi par toutes les catégories de véhicules à l'exception des cars « rapides ». Les cars « Ndiaga Ndiaye » sont la catégorie dominante avec 43,1% des départs et 87,7% des passagers (cf. tableau 5).

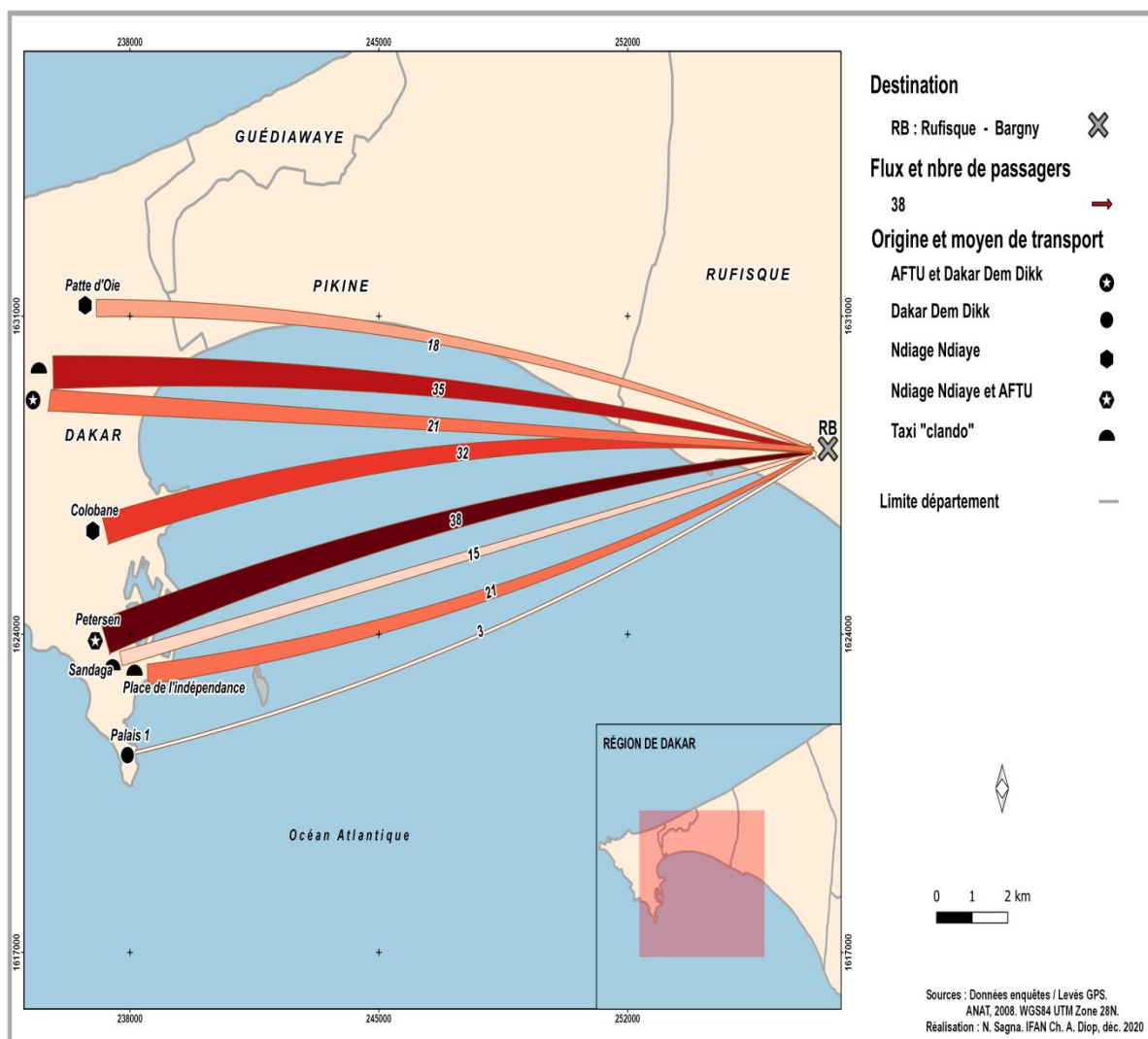
Tableau 4: La desserte dans le département de Rufisque par catégories de véhicules (Enquêtes F. S. Diouf, décembre 2019-janvier 2020)

Catégories de véhicules	Nombre de départs		Nombre de passagers	
	Valeur Absolue	Valeur Relative en %	Valeur Absolue	Valeur Relative en %

Cars « Ndiaga Ndiaye »	79	43.1	3555	89.7
Cars « Rapides »	0	0	0	0
Taxis-clando	96	52.4	384	9.6
Minicars	1	0.5	20	0.5
Minibus AFTU	4	2.1	0	0
Bus DDD	3	1.6	0	0
Total	183	100	3959	100

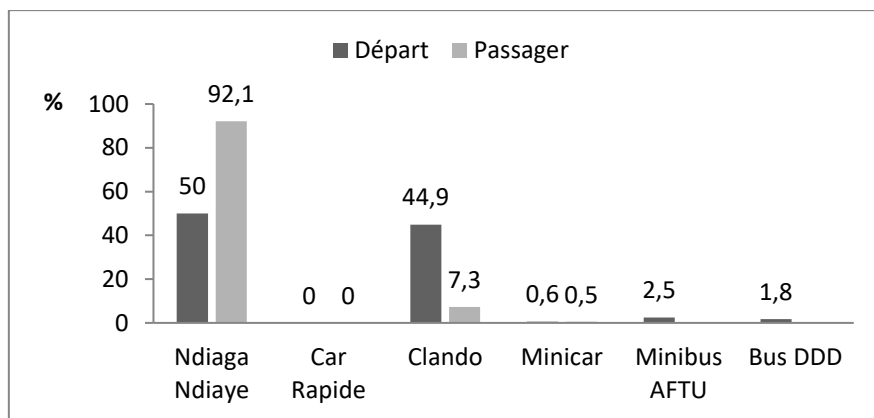
2.3.1. L'axe Rufisque-Bargny

L'axe Rufisque-Bargny est le plus fréquenté du département de Rufisque. C'est l'une des destinations les plus éloignées de la zone périurbaine. Les localités de Rufisque et Bargny subissent la polarisation de Dakar que la mobilité illustre parfaitement. En effet, d'importants flux de personnes quittent cette zone à destination de Dakar. Ce qui se reflète sur la mobilité nocturne avec une desserte dominée par les cars « Ndiaga Ndiaye », spécialistes des longues distances, et des taxis-clandos (cf. carte 10).



Carte 10 : La desserte sur l'axe Rufisque-Bargny

L'axe Rufisque-Bargny enregistre 158 départs pour 3859 passagers. Ces derniers utilisent en majorité les cars « Ndiaga Ndiaye » qui totalisent 50% des départs et 92,1% des passagers. Les taxi-clandos viennent en deuxième position suivis des minibus AFTU et des bus DDD (cf. graphique 13).



Graphique 13 : La desserte dans le département de Rufisque par catégories de véhicule sur l'axe Rufisque (Enquêtes F. S. Diouf, décembre 2019-janvier 2020)

2.3.2. L'axe Keur Ndiaye lo/Sangalkam/Bambilor

L'axe Keur Ndiaye lo/Sangalkam/Bambilor représente les derniers vestiges de la ruralité régionale. Cependant, avec l'expansion de Dakar, il s'apparente aujourd'hui à une banlieue très lointaine de l'agglomération. C'est un axe desservi exclusivement par les taxi-clandos que l'on trouve à Liberté 6 et à la place de l'indépendance avec 25 départs et 100 passagers. Il est ainsi, l'axe le moins desservi du transport nocturne.

2.4. Le département de Guédiawaye

Le département de Guédiawaye enregistre 4,9% des départs pour 1680 passagers soit 3,6% du total de la région de Dakar. Dans ce département, les sous-destinations à partir des sites de collecte de données ne sont pas nombreuses. C'est pourquoi, nous avons préféré, dans l'analyse, prendre le département dans sa globalité pour mieux faire apparaître sa part dans la desserte nocturne régionale.

C'est un département majoritairement desservi par les cars « Ndiaga Ndiaye » qui assurent 35,4% des départs et convoient 85,7% des passagers. Au départ des sites de collecte considérés dans l'étude, ni les « cars rapides », ni les minicar ne sont enregistrés dans la desserte sur cet axe. On constate, à l'aide du tableau 6, que seuls les minibus AFTU et bus DDD viennent en appoint aux cars « Ndiaga Ndiaye » et taxis- clandos.

Tableau 5: La desserte dans le département de Guédiawaye par catégories de véhicules
(Enquêtes F. S. Diouf, décembre 2019-janvier 2020)

Catégories de véhicules	Nombre de départs		Nombre de passagers	
	Valeur Absolue	Valeur Relative %	Valeur Absolue	Valeur Relative %
Cars « Ndiaga Ndiaye »	39	35.4	1440	85.7
Cars « Rapides»	0	0	0	0
Taxis-clando	60	54.5	240	14.2
Minicars	0	0	0	0
Minibus AFTU	9	8.1	0	
Bus DDD	2	1.8	0	
Total	110	100	1680	100

3. La mobilité nocturne, entre hégémonie du transport informel et desserte centrifuge

L'analyse de la mobilité nocturne, à la lumière de tout ce qui précède, montre une desserte centrifuge, à partir de Dakar-Plateau et du Grand-Dakar (Libertés, Patte d'Oie, Colobane) largement dominée par le transport informel. Autrement dit, les cars « Ndiaga Ndiaye », les cars « rapides » et les « taxis-clandos » assurent l'essentiel des déplacements.

Les cars « Ndiaga Ndiaye » se distinguent largement des autres catégories de véhicules par leur part dans la desserte nocturne. En effet, c'est la catégorie de véhicule qu'utilisent 57% des passagers de la nuit. Cette catégorie de véhicule est spécialisée dans les longues distances telles que, Colobane-Rufisque, Petersen-Keur Massar.

Occupant la deuxième position dans la hiérarchie des véhicules œuvrant la nuit, les cars « rapides » sont les autres représentants du transport nocturne. Ils convoient chaque nuit 31,2% des passagers. On les trouve, aussi bien, sur les courtes, moyennes et longues distances. Leur singularité réside dans leurs horaires de travail. En effet, on les rencontre dans l'univers nocturne de 20h à 6h suivant les axes. Colobane-Liberté 6 étant l'axe sur lequel, leur présence semble discontinue.

Volet clandestin du transport nocturne, les « taxis-clandos » avec 8,3% des passagers de la nuit profitent de la forte demande. En cela, on les trouve sur toutes les distances, avec une prédilection pour Dakar-Plateau et ses quartiers périphériques comme Liberté 6-Centenaire. Avec 3,4% des passagers, les minicars complètent le tableau de la flotte informelle nocturne. Ils sont spécialisés dans la desserte vers les villages traditionnels de Ngor, Yoff et Ouakam, profitant ainsi de l'insuffisance de l'offre vers ces zones. Opérant à partir de Liberté 6 et de la Patte d'Oie, ils sont la seule catégorie, parmi celles étudiées, qui sont inexistantes dans le centre de Dakar.

Avec seulement 5% du transport collectif nocturne, les sociétés formelles que sont DDD et AFTU délaissent les passagers de la nuit au système informel. Ce dernier, assurant 95% des déplacements est le champion de la nuit.

Aussi, les enseignements que l'on peut tirer de l'analyse de la desserte nocturne sont d'ordre spatial. Les voies de la desserte structurent l'espace en individualisant des zones plus desservies que d'autres. En ce sens, la commune de Dakar-Plateau se positionne comme étant un centre à partir duquel la desserte se fait dans plusieurs directions.

De même, on peut relever que la pluralité des catégories de véhicules permet de distinguer des zones de prédilection pour certaines voitures. On note en effet, que les cars « Ndiaga Ndiaye » privilégient la banlieue lointaine, tandis-que les « cars rapides » opèrent vers la proche banlieue. Quant aux taxis-clandos, ils dominent dans la desserte entre le centre-ville et les quartiers de la classe moyenne de Dakar, sous une forme de service de transport de proximité. Tout ceci est à mettre en rapport avec la structure des prix et dénote d'une différenciation socio-spatiale de la ville par le transport.

Conclusion

Ce travail qui a cherché à comprendre la desserte nocturne à Dakar dans son ampleur et ses trajectoires a permis de mettre en lumière des singularités de la mobilité urbaine. Ainsi, la nuit, le transport est majoritairement assuré par des véhicules relevant du système informel avec plus de flux vers la zone urbaine et périurbaine que vers le centre-ville. La mise en exergue de ces résultats permet ainsi une nouvelle compréhension du transport à Dakar.

Dès lors, ces résultats permettent d'envisager le transport à Dakar sous un nouveau jour en vue d'une gestion durable de la ville. De même, ils posent les jalons de recherches futures qui

tenteront de comprendre la mobilité urbaine sous l'angle de la différenciation de l'espace par les catégories de véhicule et les conséquences de l'hégémonie du système informel sur les politiques de renouvellement des transports publics.

Bibliographie

Anonyme, 2015, 5 choses que vous ne saviez pas sur les «car-rapides», disponible à https://www.seneweb.com/news/Buzz/5-choses-que-vous-ne-saviez-pas-sur-les-n_144221.html (consulté le 27/01/2020).

Anonyme, 2015, L'histoire jamais racontée de Ndiaga Ndiaye, disponible à https://www.seneweb.com/news/Transport/l-rsquo-histoire-jamais-racontee-de-ndia_n_148335.html (consulté le 27/01/2020).

Anonyme, 2019, disponible à <http://www.cetud.sn/index.php/reseau/dakar-dem-dikk> (consulté le 27/01/2020).

Challéat S., 2010, "Sauver la nuit" empreinte lumineuse, urbanisme et gouvernance des territoires, Thèse de Doctorat en Géographie, Larceneux A. (dir.), Université de Bourgogne, 628 p.

Cissokho S., 2012, « Réformer en situation de « décharge » : les transports publics à Dakar durant les mandats d'Abdoulaye Wade ». In : Politique africaine 2012/2 n° 12), pp. 163-184.

Collectif, 2010, « Actes des Etats Généraux de la nuit de Paris », 71 p.

Comelli C., 2015, Mutations urbaines et géographie de la nuit à Bordeaux, Thèse de Doctorat en Géographie, Vélasco-Graciet H. (dir.), Université Bordeaux-Montaigne, 476 p.

Diouf F-S., 2015, Saly Portudal, une station balnéaire vue la nuit, essai d'une géographie littorale au Sénégal, Mémoire de Master II de Géographie, Université Cheikh Anta Diop, 116 p.

Fouquet T., 2011, Filles de la nuit, aventurières de la cité. Arts de la citoyenneté et désirs d'Ailleurs à Dakar, Thèse de Doctorat d'Anthropologie, Augier M. (dir.) Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales (EHESS), 683 p.

Gueye E. A., 2017, Le mot du Président, disponible à : <http://aftu-senegal.org/a-propos> (consulté le 27/01/2020).

Gwiazdzinski L., 2005, La nuit, dernière frontière de la ville, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 245 p.

Gwiazdzinski L., 2019, La nuit, nouveau territoire des politiques publiques. In : L'Observatoire, n° 53, pp. 7-9.

Lombard J. Sakho P. Bruez F. et Baillon A., 2004, Les rues de Dakar, Espaces de négociation des transports collectifs, in : Autrepart, éd. Presses de Sciences Po, n° 32, pp 115-134.

Narboni R., 2012, Les éclairages des villes : vers un urbanisme nocturne (Gollion, Paris, Infolio)

Olvera L. D. Plat D. Pochet P., 2018, Sécurité personnelle et mobilité quotidienne en Afrique subsaharienne. Le cas de Dakar. 55ème Colloque ASRDLF, Ecole de Management de Normandie, Caen, France. 16 p.

Piermay J.L., Sarr C. (éds), 2007, La ville sénégalaise. Une invention aux frontières du monde, Karthala, 242 p.

Pieroni R., 2017, Institutionnaliser la nuit. Géographies des politiques nocturnes à Genève, thèse de doctorat, Université de Genève, Faculté des sciences et de la société.

Sakho P., 2000, Interdépendances et mécanismes de régulation et d'ajustement dans les systèmes de transport urbain à Dakar. In : Revue de Géographie de Saint-Louis-Espaces et Sociétés, n°1/2000, pp. 66-79.

Saupique T., 2002, L'électrification de la ville de Dakar après 1945, In: Outre-mers, tome 89, n°334-335, 1er semestre 2002. L'électrification Outre-mer de la fin du XIXe siècle aux premières décolonisations, pp. 85-104.