

LA DEMANDE DE TRANSPORT DANS UNE VILLE CARREFOUR. CAS DE LA COMMUNE DE KAOLACK AU SÉNÉGAL ?

DJIBRIL GNING, DOCTORANT
UNIVERSITE CHEIKH ANTA DIOP DE DAKAR
djibrilgning2@gmail.com

Résumé

La situation de Kaolack lui confère le statut de « ville-carrefour » : plusieurs localités de l'intérieur comme frontalières peuvent être rattachées à partir de la commune. Par conséquent, elle est soumise à d'importants flux de transport de natures distinctes. Egalement, le fort poids démographique né d'une évolution urbaine croissante fait pression sur l'offre de transport. Mais, malgré la diversité des moyens de transport mis à la disposition de la population et l'extension de son réseau viaire dans le temps, la question de l'adaptation entre l'offre et les besoins de déplacement se pose toujours. Ainsi, pour pallier à ces dysfonctionnements, les populations locales ont adopté plusieurs stratégies de déplacement, de tels faits engendrent des impacts au quotidien des usagers (populations et automobilistes) et des autres acteurs.

De ce fait, cette communication se veut une étude particulière portée sur la question de la demande de transport et de son comportement dans la Commune de Kaolack : modèle d'une ville secondaire du Sud.

Les méthodes de recherche adoptées consistent notamment en une recherche bibliographique par rapport à la problématique étudiée, en une collecte des données à la fois qualitatives et quantitatives, en plus des outils cartographiques employés.

Mots-clés : « Ville carrefour », demande de transport, impacts économiques, gouvernance du transport.

TRANSPORT DEMAND IN A CROSSROADS CITY. CASE OF KAOLACK COMMUNE IN SENEGAL?

Summary

The situation of the city Kaolack gives it the status of "crossroads city": several localities in the interior as borders can be joined from the commune. Consequently, it is subject to significant transport flows of different kinds. Also, the strong demographic weight arise out of a growing urban development puts pressure on the transport offer. But, despite the diversity of the means of transport available to the population and the extension of its transport system over time, the question of adaptation between supply and travel needs still arises. Thus, to alleviate these dysfunctions, local communities have adopted several travel strategies, such facts generate daily impacts for users (populations and motorists) and other actors.

Therefore, this communication aims a particular study focused on the question of the transport demand and his behavior in Kaolack township : model of a secondary city in the South.

The research methods adopted consist in particular of a bibliographic search in relation to the problem studied, in the collection of both qualitative and quantitative data, in addition to the cartographic tools used.

Keywords: « Crossroads city », transport demand, economic impacts, transport governance.

Introduction

Que représentent les activités de transport dans nos sociétés et au sein des territoires ? En effet, cette interrogation soulève à bien des égards une problématique très discutée par différents chercheurs de disciplines distinctes : les géographes, les sociologues, les économistes entre autres. Habituellement, notre civilisation tourne de nos jours autour des progrès de l'automobile (Boyer, 1973). Cependant, dans le domaine

des transports, l'étalement urbain accroît considérablement les distances physiques dès lors que les déplacements des personnes et des marchandises se fortifient. En réalité, la croissance urbaine croît les déplacements par des moyens de transports individuels ou en commun (Pandolfi et Quertamp, 2014).

Toutefois, bien que les transports sont des faits socio-économiques dont les réalités ne peuvent être contestées car les hommes sont confrontés aux besoins de se déplacer, il est important de préciser que ces performances automobiles ont été favorisées par la révolution industrielle qui a changé véritablement le secteur du transport. Par conséquent, les transports ont permis la consolidation des liens qu'entretiennent les sociétés les unes avec les autres grâce à la facilité du pouvoir de se déplacer de nos jours, ce qui était jadis difficile (Ngeur, 2014).

Le développement du système de transport élargit également vers l'horizon des échanges dans leurs modernités socio-économiques, sans oublier les dynamiques spatiales sur lesquelles les infrastructures exercent une capacité d'attraction influant la structuration de l'espace (Wolkowitsch, 1992). En corollaire, la croissance démographique traduit une consommation sans précédent de l'espace et impacte sur l'accroissement des déplacements (Ngom, 2011).

Concrètement, durant ces dernières décennies, l'explosion démographique très présente dans la plupart des centres urbains du Sud constitue une préoccupation majeure adjointe à une urbanisation céléripède et mal maîtrisée. En effet, ces problèmes liés à une urbanisation

galopante et à la faillite des politiques d'ajustement structurel de l'Etat du Sénégal dans les années 1990 (Fall, 2007 : 19) font écho et laissent des inégalités socio-spatiales non négligeables. Ainsi, confronté à une offre de transport déficitaire et à une demande non satisfaite « *les opérateurs de transports formels et informels occasionnent des surcoûts et plusieurs externalités* » (Faye, 2017). En d'autres termes, cette faillite a suscité l'émergence des transports informels dans le domaine des transports sous la gérance d'entrepreneurs artisanaux (Sakho et *al.*, 2017) pour faire face à la demande de transport présente. Partant de là, force est de s'interroger sur le fonctionnement du système de transport des villes secondaires du Sénégal face à une demande très pesante.

Dans cette perspective, la ville de Kaolack -cible de notre étude- concède un poids démographique très imposant lui conférant le statut de l'une des plus grandes villes au Sénégal. De plus, sa position géographique stratégique (au centre ouest du pays) permet de rallier diverses contrées de l'intérieur comme frontalières, la diversité de ses moyens de transport et l'évolution galopante de son parc automobile favorisent l'hypertrophie des flux.

Dans une autre situation, les populations locales empruntent des moyens rudimentaires pour se déplacer tels que la marche à pieds, les charrettes, les taxis urbains et les motos « *jakarta* ». Mais, il a fallu attendre en 2014 pour que des minibus « *Tata* » soient mis à la disposition de celles-ci dans l'optique de renforcer la qualité de l'offre et le niveau de la desserte de cette ville carrefour. Ce faisant, il serait intéressant de savoir si l'offre répond

convenablement à la demande de transport manifeste de la ville de Kaolack. Et en conséquence, comment se comporte cette importante demande de transport au sein de l'espace urbain ? Qui sont les décideurs et quelle gestion est appliquée au transport routier à l'échelle locale ?

Eu égard à tout cela, nous voulons étudier à travers cette communication la question de la demande de transport dans une ville carrefour du Sénégal marquée par des dynamiques socio-spatiales très considérables.

Méthodes et outils mobilisés

Cette communication fait l'objet de valorisation des travaux menés à Kaolack moyennant la rédaction de mon mémoire de recherche du MASTER. Partant de là, les méthodes de recherche se définissent par une documentation en rapport avec la problématique étudiée et un travail de terrain. Ce dernier est caractérisé par des visites exploratoires et la collecte des données. Á ce titre, les moyens de collectes adoptés se conforment aux guides d'entretiens (28 au total, destinés aux acteurs responsables de la gestion, aux conducteurs et aux chefs de garages urbains) et à l'élaboration d'un questionnaire. En cela, la taille de l'échantillonnage retenue est de 148 ménages, répartis sur treize (13) quartiers selon des critères d'inclusion bien choisis. En dernier lieu, nous avons fait recours aux outils cartographiques permettant de représenter certains marqueurs socio-spatiaux.

Éléments de présentation du site d'étude

L'établissement du développement des réseaux de transports relève dans une certaine mesure des relations entretenues par le milieu naturel (Wolkowitsch, 1973) et le système de transport. Au demeurant, la Commune de Kaolack présente un relief plat dans l'ensemble et des sols aptes à accueillir des installations routières ; dès lors les déplacements sont rendus possibles. Aussi, la texture d'une grande partie de ses sols cause aux usagers de réels problèmes de transport surtout pendant l'hivernage en raison des importantes quantités pluviométriques enregistrées. Elle est également réputée par ses températures caniculaires. Sous un autre angle, les activités économiques majeures sont le commerce et le transport, cela est encouragé par sa position de plaque tournante qui a intensifiée les activités du marché central (Dessertine, 1959 in Badiane, 2006 : 183). En définitive, les transports appuient les secteurs productifs de la commune.

1. Kaolack : une « ville carrefour » très fréquentée

Le concept « ville » peut caractériser un milieu géographique défini par une forte agglomération, des activités humaines avec un système de relations de flux et de fonctions. Mais, dans la théorisation du concept de la ville nous invoquons (Claval, 1981 in Diop, 2004 : 7) qui considère que *« la ville est fondamentalement une organisation de l'espace destinée à maximiser les*

interactions les plus diverses ». Cela dit, cette approche priorise la fonction centrale d'une ville qui établit des relations très complexes avec les couronnes urbaines répulsives mais également avec les espaces plus éloignés. Néanmoins, l'étude des villes part d'une analyse descriptive, autrement dit, de la localisation optimale de l'espace urbain à partir des deux éléments : **le site et la situation**. Sur cette dernière, retenons qu'elle permet de lire (à l'échelle d'une ville donnée) les interactions socio-spatiales et économiques entretenues dans un environnement immédiat (l'accessibilité).

De là, la construction de la ville de Kaolack part de la volonté de l'administration coloniale de vouloir faire d'elle un comptoir commercial pour faciliter les exportations (arachide, sel) vers l'Occident, mais aussi à travers sa position géographique un centre de transit au cœur du bassin arachidier. Aujourd'hui, la « ville carrefour » ou encore « ville transit » très convoitée et fréquentée s'est plus imposée avec le soutien des infrastructures de transports avec la traversée des Routes Nationales (1 et 4) et la location des grands services de la région. En outre, l'élargissement du réseau routier, aussi l'avènement des motos « *jakarta* » et des minibus « *Tata* » ont participé à l'émergence du sous-secteur routier en assistant la forte demande de transport consentie.

2. Une demande de transport évolutive et grandissante

À priori, les transports routiers à Kaolack constituent le secteur le plus répandu pour le déplacement des personnes au sein de la ville. C'est dire que les structures sociales et la démographie sont également des déterminants de la mobilité conditionnée par la croissance de la population. Sous ce rapport, s'intéresser à la question de l'adaptation entre l'offre et la demande de transport de la Commune de Kaolack paraît très essentiel dans la mesure où les systèmes de transports de la ville sont soumis à de fortes dynamiques socio-spatiales.

2.1. Les comportements de la mobilité urbaine

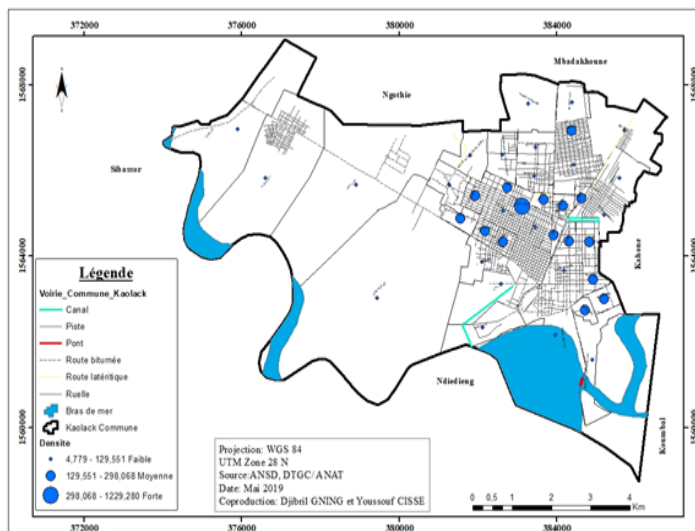
2.1.1. Une demande de transport inégale selon les lieux d'habitation

Les déplacements des populations paraissent complexes en raison du fort poids démographique noté et inégalement réparti au sein de l'espace urbain quand bien même le réseau viaire de la commune est moyennement dense (carte 1). C'est pourquoi, quand certains quartiers de la ville attirent, d'autres se vident. Les facteurs explicatifs sont régis par la hiérarchisation urbaine et le faible niveau de la desserte de plus en plus accru lorsqu'on s'éloigne de la ville-centre. Paradoxalement, des quartiers périphériques comme Touba Ndong Kaolack et Médina Baye où le fait religieux justifie leur fort poids démographique concédé et les importantes constructions sociales produites, sont

marqués depuis des années par une densification des voies secondaires qui offrent à leurs résidents un accès rapide aux grandes artères urbaines.

De plus, cette pesante demande de transport dans l'ensemble, justifie en partie la diversité des moyens de transports existants tels que les taxis urbains, les motos-taxis « *jakarta*¹ », les minibus « *Tata* », les transports hippomobiles et la marche à pieds.

Carte 1 : Répartition de la demande de transport par quartier.

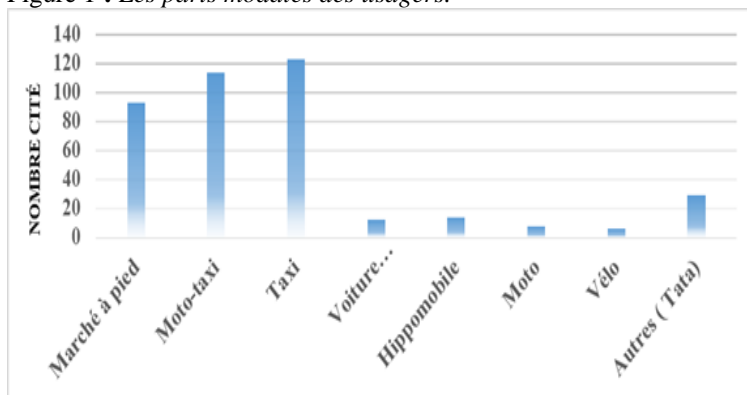


¹ Appellation locale des cyclomoteurs dérivée de son origine : Jakarta capitale d'Indonésie. Appelées « *Bendskin* » à Douala, « *Zémidjan* » au Togo et au Bénin (Sakho et al., 2017 : 9).

2.1.2. La part modale sur les déplacements des usagers

Les moyens motorisés assurent grandement les déplacements des populations de façon disproportionnelle comme l'illustre la figure ci-dessous. Toutefois, il est admis que dans les villes secondaires du Sénégal, les taxis urbains à titre collectif et les motos-taxis sont les moyens de transport les plus fréquentés si l'on se réfère au cas de Kaolack. De plus, l'état des différents moyens de transports existants fait état d'un autre point de vue, celui de l'évolution du parc automobile dans le temps.

Figure 1 : Les parts modales des usagers.

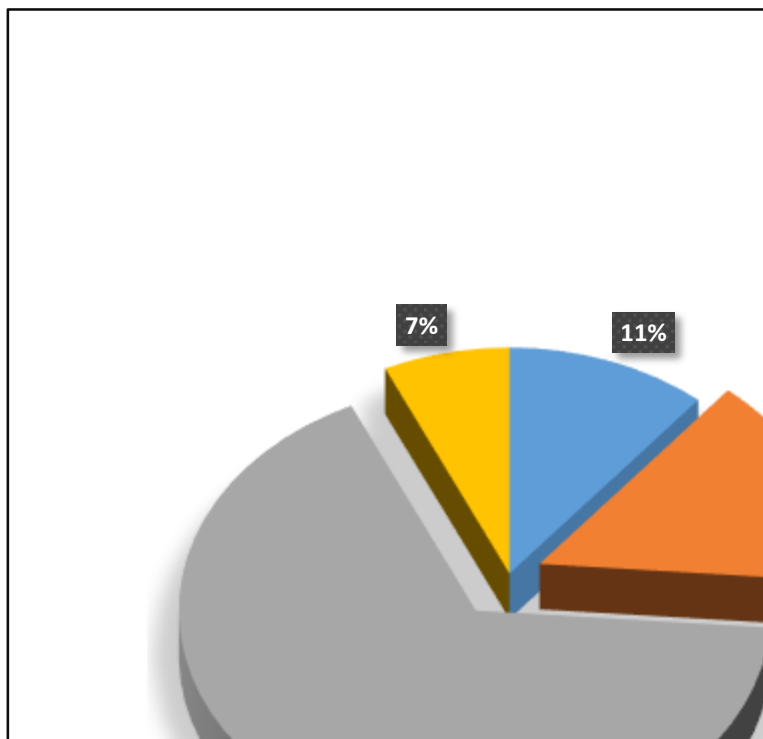


Source : Auteur, 2018.

2.1.3. La marche à pieds est très pratiquée dans les villes secondaires du Sénégal

La marche à pieds a toujours été un recours pour les populations, leur principal mode de mobilité (Fall, 2007 : 223) d'ailleurs pour renoncer à la sédentarité.

Figure 2 : *Les raisons de la pratique de la marche à pieds.*



Source : Auteur, 2018.

Partant de là, la marche à pieds est très pratiquée dans cette zone étant donné que pour les citoyens (figure 2), les déplacements pédestres sont conditionnés le plus souvent par les limites financières, le manque de moyens motorisés et, plus important les distances courtes (vers

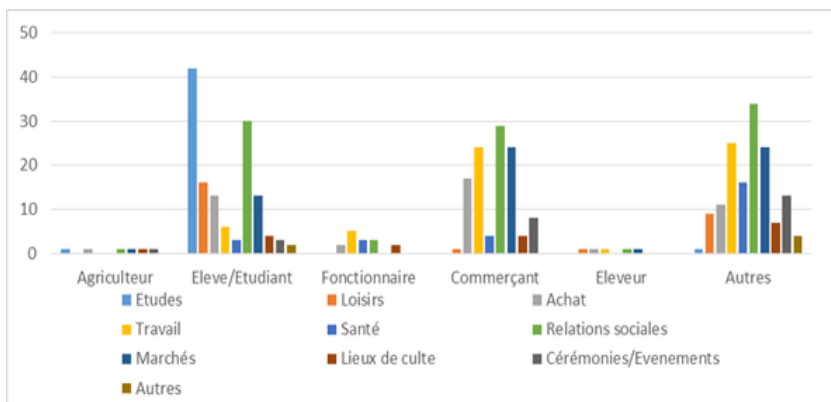
les lieux de culte par exemple) ou souvent quand l'environnement leur prend.

2.2. Les déplacements selon les motifs

Le motif de déplacement est selon (Ngom, 2011 : 149) le premier facteur de différenciation des groupes d'utilisateurs des transports, en estimant les statuts socio-économiques et familiaux qui sont très variés. Ainsi pour (Sakho et al., 2017 : 21) les motifs de déplacements des villes africaines Subsahariennes peuvent se résumer dans trois sphères : *la sphère professionnelle* (le travail et les études), *la sphère sociale* (les visites, la religion) et *la sphère domestique* (les achats et accompagnement).

Cependant, dans la zone d'étude les relations sociales occupent une grande part sur les déplacements urbains (figure 3) et permettent de consolider les liens de sociabilité, d'élargir les liens de parenté et de renforcer les interactions sociales entre utilisateurs. Par ailleurs, les études constituent le principal motif de déplacement pour les élèves et les étudiants de la zone, conjointement les fonctionnaires se rendent plus vers leurs lieux de travail. En dernier lieu, il est tentant de désigner le marché central comme étant le principal centre d'attraction de toute la population investiguée.

Figure 3 : *Les motifs de déplacement selon le statut socio-professionnel des utilisateurs.*



Source : Auteur, 2018.

2.3. Les choix modaux des usagers

Le choix porté par les usagers sur un moyen de transport se fait en considérant certains paramètres variés ; en l’occurrence le revenu, la distance à parcourir, le confort et le rapport entre distance/temps. Mais la comparaison des prix de transport en fonction des revenus de l’usager est le principal choix modal avéré. En effet, prendre un taxi ou un minibus « *Tata*² » s’avère moins onéreux que de se tourner vers les motos « *jakarta* » qui requièrent des prix de transport plus chers. Par contre, une bonne partie de la population se soucie avant tout du trajet en particulier la distance à parcourir et le rapport distance/temps. Ainsi d’autres raisons peuvent aussi entrer en jeu à l’instar du confort, de la souplesse du moyen de transport, du temps d’attente et de la

²Ces minibus sont dénommés « *Tata* » du nom du fabricant indien Ngom, (op.cit : 155).

prévention contre les accidents routiers (surtout avec les motos « *jakarta* »).

2.4. Transport et Genre

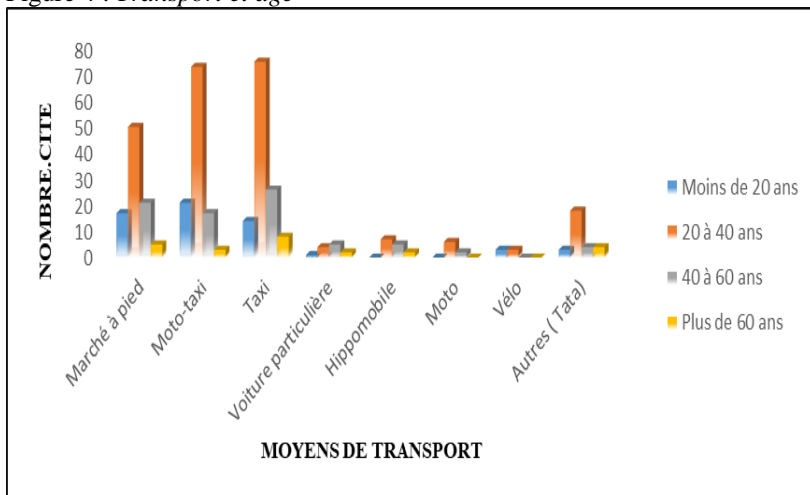
La fréquentation d'un moyen de transport peut révéler des tendances lourdes d'un usager à un autre souvent régies par des éléments distincts. Ainsi, les déplacements selon le genre configurent le profil des aires de mobilités étant donné que les hommes (plus mobiles) fréquentent aisément les taxis urbains et les motos-taxis que les femmes (moins mobiles) qui préfèrent se rabattre sur les minibus et les charrettes en cause de leur précarité et de leur statut socio-professionnel. Sans oublier que dans le contexte africain, les femmes sont fortement contraintes par les travaux domestiques.

2.5. Transport et Âge

La conjonction des deux variables à savoir le cycle de vie et les moyens de transport justifie une fois de plus les dissimilitudes notées sur le comportement de la mobilité urbaine. En effet, la tranche d'âge (20 à 40 ans) est plus habile à se déplacer, à prendre les motos-taxis, les taxis urbains et minibus et à pratiquer la marche à pieds (figure 4) comparé aux autres groupes d'âges. Ensuite, les déplacements du groupe d'âge des moins de 20 ans sont préconditionnés par les études au moment où l'activité professionnelle et les visites de parenté motivent la mobilité des 40 à 60 ans. In fine, les personnes âgées de 60 ans et plus sont plus vulnérables (liées aux contraintes physiques) aux déplacements et à se rabattre sur certains moyens de transport comme les motos « *jakarta* » qui

sont moins sécurisantes. En outre, il est normal de révéler que pour les personnes âgées, les déplacements de proximité liés à la fréquentation des lieux de culte sont en hausse.

Figure 4 : Transport et âge



Source : Auteur, 2018.

2.5.1. La fréquence de la mobilité journalière

Dans la zone d'étude, les usagers se déplacent majoritairement une à deux (2) fois par jour. En réalité, ce groupe représente grandement les usagers qui pratiquent les mouvements pendulaires journaliers. En outre, les populations qui effectuent au moins deux (2) déplacements sont souvent contraintes par leurs préoccupations ainsi que les visites de sociabilité répétées. Cependant, il existe une classe minoritaire prédominée par les personnes âgées qui se déplacent

souvent moins d'une seule fois par jour en cause de leurs problèmes sanitaires et les personnes à une mobilité réduite.

En somme, la fréquentation journalière d'un moyen de transport varie en fonction du comportement des usagers, des lieux d'habitation et du niveau de desserte du moyen de transport en question. C'est pourquoi, les usagers qui prennent le moyen de transport une fois par jour enregistrent un plus faible taux -soit 23.6%- que d'autres qui peuvent l'emprunter au moins deux (2) fois -soit 76.4%- si l'on se réfère aux données recueillies.

2.5.2. Distribution des déplacements selon les heures

La pratique des modes de transport par les usagers renseigne sur la fréquentation en fonction des heures. À ce titre, un grand nombre d'individus enquêtés dans la zone d'étude se déplace plus entre 6 et 12 heures et entre 13 et 18 heures soient respectivement 70.3% et 47.3% (*maximum deux choix ont été accordés aux enquêtés*) sur l'ensemble investigué. En effet, ces différents cas symbolisent les heures de pointe et de descente d'ordres professionnel et social. Toutefois, certes les déplacements intraurbains de la ville effectués au-delà de minuit sont sans valeur, mais les personnes qui travaillent et descendent nuitamment (au-delà de 23 heures) se rabattent sur les motos « *jakarta* » car ces dernières restent les seuls moyens de transport en circulation à pareilles heures.

2.5.3. La durée d'attente des transports en fonction du lieu de résidence

Le temps d'attente se singularise d'un moyen de transport à un autre. Déjà, avec les taxis urbains et les minibus « *Tata* » il peut arriver qu'un usager attende trop longtemps en raison de la faible fréquence des rotations journalières, le tout en rapport avec l'accessibilité des quartiers surtout en période d'hivernage (des quartiers périphériques comme Touba Ndong Kaolack, Ngane Alassane, Ngane Saer, Sam, Médina Mbaba et Kabatoki). De plus, ce paramètre très imposant sur la demande de transport montre des dissimilitudes en fonction des lieux d'habitation -notamment entre quartiers centraux et quartiers répulsifs- et de la densification du réseau viaire de la ville. Mais, en dépit de cela, il est à rappeler que les arrêts de stationnement « *jakarta* » multiples au niveau des quartiers accordent quant à eux aux motos-taxis une certaine proximité avec leurs clients. |

2.5.4. La déficience de la qualité de l'offre encourage l'inter-modalité

L'inter-modalité dans les villes secondaires du Sénégal part de la complexité des centres urbains disposant d'un système de transport régulièrement informel, multimodal et multi tarifaire impulsé par une demande de transport très pesante et une accessibilité peu améliorée. Partant de là, les populations locales expriment généralement cette inter-modalité soit entre moto-taxi et taxi urbain, soit entre taxi urbain et minibus « *Tata* » : en allant comme en revenant. Ainsi, les raisons de cette pratique sont souvent motivées par le gain du temps ou bien en

estimant la durée d'attente et la disponibilité du moyen de transport, mais aussi selon l'effectivité du budget de transport, les pannes occasionnées durant le trajet et l'accessibilité des lieux à fréquenter.

Toutefois, il est à préciser que l'expression de l'inter-modalité par les usagers n'est pas effective car une grande partie se rabatte sur un seul moyen de transport plus particulièrement ceux qui empruntent la moto « *jakarta* » de manière continue jusqu'à leur destination de déplacement.

3. Impacts économiques des transports

Les transports représentent une part très importante sur l'activité économique de la ville de Kaolack. En effet, ils constituent un secteur d'appui à la production des secteurs d'activités et, en même temps chargent la dépense des ménages sur leurs déplacements.

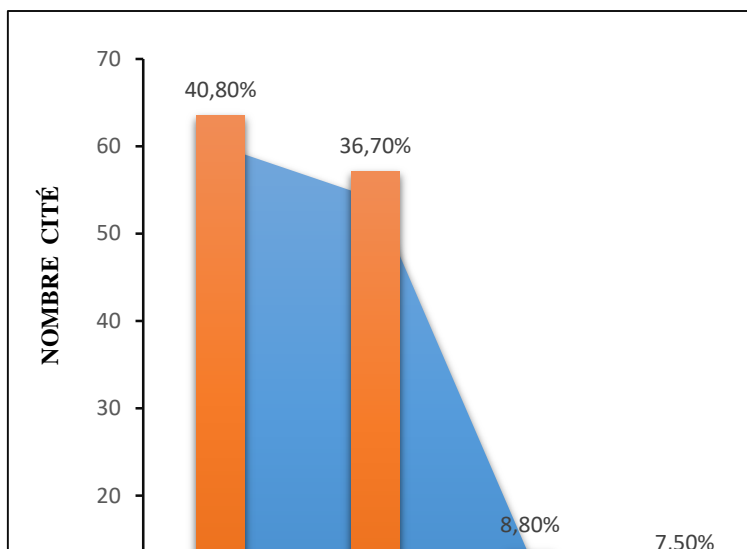
3.1. Le budget des transports sur le bassin de vie des usagers

D'un côté, la dépense des ménages considère les tarifications payées pour le transport des personnes et du fret. Cependant, les charges financières émanant des déplacements occupent globalement une part peu soutenue (moins de 10%) sur le bassin de vie des usagers vu que les prix de transports sont généralement considérés abordables.

D'un autre côté, les frais de transports des usagers (figure 5) dépendent de leur fréquence de déplacement et

du moyen emprunté car les prix imposés sont disproportionnels. Á cet effet, les prix imposés par les transports collectifs (généralement entre 100 et 200 FCFA) sont appréciés par les usagers par contre ceux des motos « *jakarta* » définis en fonction de la distance à parcourir, de l'accessibilité du lieu (minimum le prix de transport est fixé à 300 FCFA) et des éventuels risques (s'agissant des trafics nocturnes).

Figure 5 : Les budgets des transports journaliers payés par les usagers.

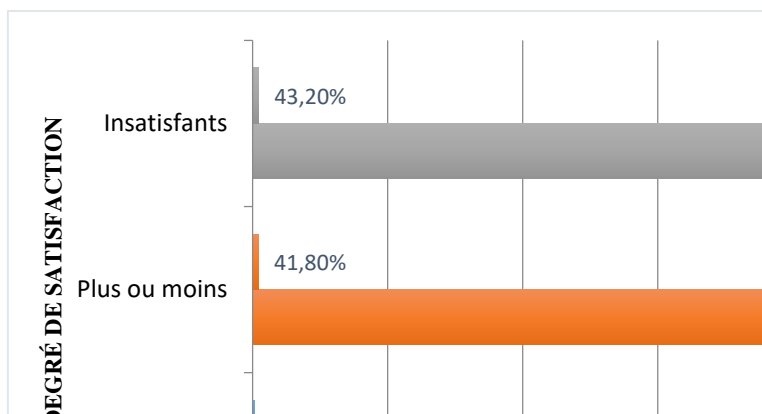


Source : Auteur, 2018.

4. La gestion du sous-secteur routier mérite plus d'efforts

Dans la zone d'étude, trois structures majeures sont responsables de la gestion du sous-secteur routier. Il s'agit notamment de la municipalité, la direction régionale de l'AGEROUTE³, la Direction Régionale des Transports Terrestres de Kaolack (DRTT) et les GIE de transports qui accomplissent ensemble des actions destinées à renforcer la qualité de l'offre de transport.

Figure 6 : *Niveau de satisfaction des usagers sur l'offre de transport dispesé.*



Source : Auteur, 2018.

³ Cette direction Centre localisée dans la commune de Kaolack couvre les Régions de Kaolack, Kaffrine et Fatick situées au centre du Sénégal d'où son appellation.

Se référant à la figure ci-dessus, le jeu des acteurs responsables de la gestion n'est pas du tout satisfaisant aux yeux des citoyens. Cela dit, de tels faits renforcent autant les doutes portés sur la manière dont les politiques des transports urbains sont menées et dans bien des cas les actions des gestionnaires surtout celles de la municipalité couvrent le plus souvent des connotations politiques. C'est pourquoi, les résultats de nos enquêtes révèlent que 43.20% des interrogés manifestent leur désapprobation malgré que 15% qui sont satisfaits des efforts accomplis, au moment où 41.80% pensent que le mode de gestion mérite d'être amélioré. Cette dernière considération trouve en effet son explication sur la pluralité des limites qui gangrènent les activités du transport urbain à des degrés divers. Ainsi, parmi les contraintes les plus illustratives l'insuffisance des moyens de transport, le mauvais état des routes, l'insécurité routière (surtout avec les motos « *jakarta* »), le manque d'infrastructures dans certains quartiers de la ville, l'étroitesse des routes, les défauts de panneaux de signalisation, l'absence d'encoches et d'arrêts d'attente nécessitent autant de nouvelles orientations et des actions prospectives encourageant une meilleure amélioration des déplacements et par extension au perfectionnement du sous-secteur routier.



Conclusion : *L'amélioration de la qualité de l'offre de transport est incontournable*

Les transports routiers sont devenus indispensables dans la vie quotidienne des populations locales. C'est ce qui a poussé cette étude exclusivement portée sur la question de la demande de transport très complexe dans une ville

secondaire du Sud, avec une approche méthodologique très enrichissante dans le domaine des sciences sociales. Une ville d'une grande importance au plan national, de par sa position géographique et la diversité des moyens de transport sanctionnée à une demande de plus en plus forte en raison du poids démographique consenti. Mais une demande de transport avec un comportement très équivoque. En conséquence, les activités des transports engendrent des impacts d'ordres social et économique non négligeables aux différents usagers.

Toutefois, l'amélioration de la qualité de l'offre de transport est incontournable car des difficultés de transport surgissent, des situations également défavorables au sous-secteur routier en plus de la forte demande qui ne cesse de grimper. C'est la raison pour laquelle, les gestionnaires pensent à perfectionner le fonctionnement des transports routiers à l'échelle de la ville.

Pour terminer, l'étude des transports routiers dans la Commune de Kaolack révèle un champ de recherche très élargi et intéressant car l'espace géographique même est vaste et très riche en enseignements pour les chercheurs. Ainsi, pour d'éventuelles réflexions scientifiques, il serait tentant de porter des études particulières sur la distribution spatiale des moyens de transport, sur la circulation des motos « *jakarta* » et de ses marqueurs spatiaux, sur les dynamiques spatiales créées par le transport des minibus « *Tata* ». Entre autres, la forte concurrence opposant les conducteurs, la gouvernance locale des transports routiers, la question de l'adaptation entre l'offre et la demande de transport, le

phénomène de l'insécurité routière, les politiques publiques de transport récentes menées à l'échelle de la ville constituent autant de thèmes très intéressants qui mériteraient des explorations intellectuelles.

Remerciements

Cette communication est le fruit des travaux que j'ai menés à Kaolack qui s'inscrivaient dans le cadre de la rédaction de mon mémoire de Master au département de Géographie de l'Université Cheikh Anta DIOP de Dakar. Ainsi, l'auteur tient à remercier cordialement toute personne ayant contribué à sa réalisation (notamment mon encadreuse), à toute la population investiguée à Kaolack ainsi qu'aux deux correcteurs pour leurs impressions.

Références bibliographiques

ANSD (2015), *Situation économique et sociale régionale 2012*, chapitre xi transport, Août 2015, rapport officiel, 8 pages ;

BADIANE. Etienne (2006), *Développement urbain et dynamiques des acteurs locaux : le cas de Kaolack au Sénégal*, 2006, thèse de doctorat, Toulouse/France, p139 ;

BOYER Albert (1973), *Les transports routiers*, Que sais-je, PUF, 121 pages ;

DIABANG. N. Fatou (2014), *L'impact des transports dans le développement socio-économique des*

populations de Bambilor, mémoire de recherche, UCAD, 81 pages ;

DIOP. Amadou (2004), *Villes et aménagement du territoire au Sénégal*, Thèse de doctorat, UCAD, p7.

FALL A. Salam (2007), *Bricoler pour survivre : perceptions de la pauvreté dans l'agglomération de Dakar*, Chapitre 6 : Etude de cas 1 : *Mobilité et précarité dans la périphérie de Dakar*, Editions Karthala, 260 pages ;

FAYE Baro Amady (2017), *Analyse de la mobilité urbaine et du système de tarification du réseau des minibus à Dakar*, mémoire de recherche, UCAD, 118 pages.

NGOM Ndeye (2011), *La problématique de la mobilité urbaine: L'accessibilité du centre-ville par le système de transport collectif routier*, thèse de Doctorat, 318 pages ;

NGUER Dame (2014), *Mobilités et transport dans la commune des HLM*, mémoire de recherche, UCAD, 90 pages ;

QUERTAMP Fanny, PANDOLFI Laurent et al., (2014), *Faire la ville. Lecture croisée des méthodes et outils de l'urbanisme : Capitalisation des expériences de la coopération décentralisée Région Ile-de-France/Hanoi, Région Rhône-Alpes/ Grand Lyon/ Hô Chi Minh-Ville*, PADDI et IMV, édition Lao Dong-Xa Hoi, 124 pages ;

SAKHO Papa, CHENAL Jérôme, KEMAJOU Armel (2017), *Villes africaines : Mobilités et Transports urbains*, EPFL Press, Book and open online courses, 45 pages.

SENE Diarigne (2004), *Le transport urbain à Kaolack : une approche sociologie des vélos taxis*, mémoire de recherche, UCAD, 82 pages ;

WOLKOWITSCH Maurice (1973), *Géographie des transports*, Armand colin, Paris, 1973, 376 pages ;

WOLKOWITSCH Maurice (1992), *Géographie des transports*, Armand colin Paris 5^e, 191 pages.