

Diagnostic de la Diversité des Services de Transport et de la Mobilité Urbaine à Touba

Matar THIANE

*Titulaire d'un master de géographie
Laboratoire Leïdi, Département Géographie /UGB*

Mor Faye

*Docteur en Géographie urbaine,
Laboratoire Leïdi, Département Géographie /UGB
faye.mor1@ugb.edu.sn*

El Hadji Mamadou Ndiaye

*Enseignant-chercheur au
Département Géographie,
Laboratoire Leïdi/UGB Saint-Louis Sénégal
mamadou.ndiaye@ygb.edu.sn*

Résumé

Les infrastructures et les moyens de transports dans la ville de Touba restent insuffisants. Aujourd'hui, la demande est supérieure à l'offre et les distances à parcourir deviennent de plus en plus longues du fait de l'étalement urbain. Il est important de noter que la quasi-totalité des services comme les banques, les lieux de cultes (mosquée) et les marchés se trouve dans le centre-ville. Parfois, même pour quitter un quartier de Touba et aller au centre de la ville, à la grande mosquée, on peut utiliser deux modes de transport.

Cet article propose une étude de la problématique de l'offre de transport dans la ville de Touba. Il s'appuie sur une méthodologie essentiellement fondée sur une collecte de données qualitatives et quantitatives auprès des populations usagers et une diversité d'acteur. Les résultats montrent une offre de transport diversifiée mais à majorité informelle avec beaucoup de contraintes qui peinent à satisfaire la majorité de la population.

Mots clés : Transport, mobilité, offre, contrainte, ville de Touba

Abstract

Infrastructure and transport in the city of Touba remain inadequate. Today, demand exceeds supply and distances are becoming increasingly long due to urban sprawl. It is important to note that almost all services such as banks, places of worship (mosques) and markets are located in the city centre. Sometimes, even to leave a

neighbourhood in Touba and go to the city centre, to the Grand Mosque, two modes of transport can be used.

This article presents a study of the issue of transport provision in the city of Touba. It is based on a methodology that relies primarily on the collection of qualitative and quantitative data from users and a variety of stakeholders. The results show that transport provision is diverse but mostly informal, with many constraints that make it difficult to satisfy the majority of the population.

Keywords: Transport, mobility, supply, constraints, city of Touba

Introduction

Le Sénégal est l'un des pays les plus urbanisés en Afrique tropicale car sa population urbaine augmente de façon très dynamique : moins de 2.000.000 en 1976 ; 2.658.000 en 1988 et plus de 4.000.000 au recensement de 2002 sur un total de près de 9 855 000 d'habitants, soit un taux d'urbanisation de 41% (Wade C. S. 2014). Ainsi, en 2013, la population urbaine est de 6 102 800 soit un taux de 45 % et de 9 922 399, sur une population de 18 126 390 habitants (ANSD, 2023). Le taux d'urbanisation ne cesse de croître au fil des années. En effet, il est passé de 34,0% en 1976 à 39,0% en 1988, puis 40,7% en 2002 et 45,2% en 2013. Aujourd'hui, le taux s'élève à 54,7% et quelle que soit la région, la même tendance s'observe au cours des années.

Mais la rapidité de leur croissance devient inquiétante dans la mesure où les autorités disposent de moyens limités ne permettant pas d'accompagner l'accès aux services de base mais aussi de gérer l'extension urbaine qui s'effectue suivant une occupation désordonnée de l'espace.

Touba, une ville connue par sa dimension religieuse et culturelle, attirant des millions de pèlerins chaque année. Cette affluence continue à un impact significatif sur la croissance de la ville et pose des défis liés à son extension spatiale et à la mobilité urbaine. Cette croissance de la ville accentuée par les mouvements de populations et une croissance démographique soutenue, Touba ne cesse de se croître d'année en année et les besoins en terre augmentent d'une année à une

autre. Ainsi, la ville a connu une croissance démographique très rapide.

Lors des recensements de 2002, la population s'élevait à 461159 habitants pour une superficie de 12 000ha, en 2013 la ville comptait 753 315 habitants. (ANSD, 2013). Et en 2023, la population comptait 1 120 824 habitants (ANSD, 2023). La population de la ville de Touba a connu une croissance exponentielle qui a débuté dans la deuxième moitié du XXème siècle. (Gueye, C., 2002) précise que la population de Touba est passée de 2.127 habitants en 1958 à 4.353 habitants en 1960 soit un taux d'accroissement de 40% par an. Cette situation contraste avec l'évolution traditionnelle des villes de l'intérieur du Sénégal poussant ce même auteur à affirmer : la ville de Touba a connu depuis 1958, de forts taux de croissance qui recourent avec ceux exprimant la faible dynamique qui a longtemps marquée les villes secondaires sénégalaises. Cette croissance urbaine est suivie par une expansion spatiale très accentuée dans la ville sainte. La ville s'étale de manière démesurée dans tous les sens à l'absence de contraintes physiques particulières, et posent la question essentielle des transports et des mobilités des urbains, notamment pour les populations qui résident de plus en plus loin des noyaux centraux de la cité religieuse (Faye D. 2013). Cette extension spatiale, en grande partie due aux pèlerinages et à l'attrait religieux de Touba, a entraîné une expansion urbaine non planifiée. A cela s'ajoute l'insuffisance du transport public et les problèmes de sécurité routière. Cette extension a une influence significative sur la mobilité de la ville de Touba. Selon (Faye D. 2013), « La ville s'étale de manière démesurée dans tous les sens à l'absence de contraintes physiques particulières, et posent la question essentielle des transports et des mobilités des urbains, notamment pour les populations qui résident de plus en plus loin des noyaux centraux de la cité religieuse ». Cette mobilité est engendrée aussi par les difficultés d'organisation de la ville. Cette expansion spatiale de la ville associée à son organisation entraîne un rallongement des distances à parcourir pour accéder au centre-ville.

A Touba, l'essentiel des activités économiques et religieuses se localisent aussi au sein de ce centre-ville, entre la grande mosquée et

le plus grand marché de la ville *Ocass*. C'est la raison pour laquelle la population fait des navettes entre le centre-ville et la périphérie pour satisfaire leurs besoins.

Seul le transport routier assure l'ensemble des déplacements de la population. Cela a engendré une augmentation significative du trafic, provoquant des embouteillages et des retards. La plupart des moyens de transport utilisés à Touba comme les charrettes, « les rimes » ... sont qualifiés de caractères presque informels du secteur. Ce qui concerne le déplacement des personnes, la ville de Touba rencontre des difficultés énormes. Cette situation peut également poser des défis en termes de planification urbaine, des congestions de la circulation et de pression sur la ressource. De manière général l'extension et la mobilité est devenu une question préoccupante dans la ville de Touba. Sans aucun doute, la ville de Touba est confrontée à des problèmes d'extension spatiale, de transport et de mobilité. Cela amène à s'interroger sur la problématique du transport et de la mobilité dans la ville de Touba. La ville de Touba est confrontée à d'importants défis liés à l'extension spatiale, au transport et à la mobilité. En effet, elle connaît une croissance rapide à double dynamique : d'une part, une extension spatiale marquée, et d'autre part, une forte croissance démographique liée à son attractivité religieuse et économique. Cette expansion territoriale entraîne un allongement des distances à parcourir, tandis que l'augmentation de la population accentue la demande en déplacements. Dès lors, se pose la problématique de l'adéquation des systèmes de transport et de mobilité face à cette croissance urbaine rapide dans la ville de Touba.

L'objectif de cette étude est d'analyser l'offre de transport dans la ville Touba et de montrer les insuffisances liées de la mobilité dans la ville.

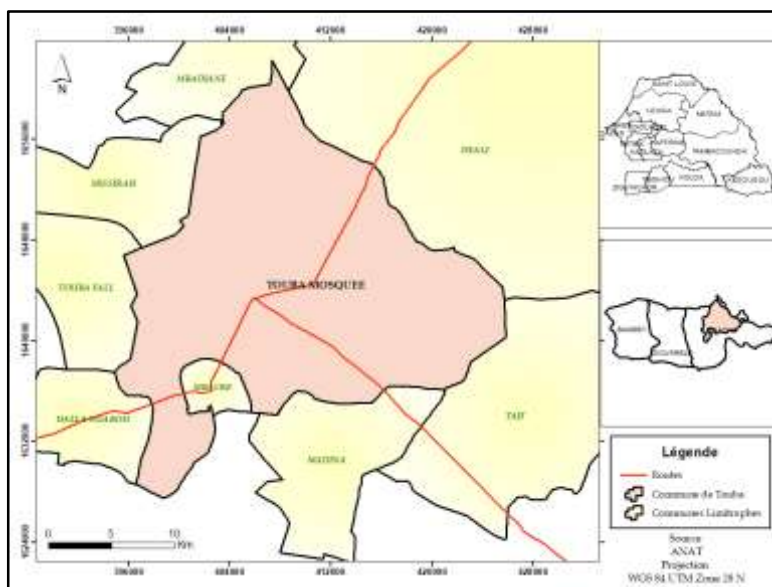
1. Méthodologie

1.1. Présentation de la zone d'étude

La ville de Touba, située dans la région de Diourbel, précisément dans le département de Mbacké. Elle fut fondée en 1887 par Cheikh Ahmadou Bamba. Elle s'est rapidement développée en un centre

religieux, culturel et économique de premier plan. La ville abrite la Grande Mosquée, l'un des édifices religieux les plus majestueux d'Afrique de l'Ouest, qui attire chaque année des millions de pèlerins pour le Grand Magal¹, une célébration commémorant le départ en exil de son fondateur Cheikh Ahmadou Bamba (D. Faye, 2013). Il s'agissait d'un lieu de refuge pour les adeptes de la confrérie. Elle est devenue un centre spirituel et religieux majeur, attirant des millions de pèlerins chaque année. Touba vient du mot arabe (tuba) qui signifie : bonheur, félicité béatitude. C'est par ailleurs ce nom qui est donné à la ville située dans le département de Mbacké. (Cheikh Gueye, 2002).

Carte 1 : Localisation de la ville de Touba



¹ La Grande Magal de Touba, célébration religieuse marquant l'anniversaire de l'exil de Cheikh Ahmadou Bamba, fondateur de la confrérie mouride. Cet événement attire chaque année des millions de pèlerins à Touba, pour rendre hommage à son héritage spirituel.

Ainsi, Admirativement, Touba Mosquée est une commune et se trouve au cœur de l'arrondissement de Ndame, dans le département de Mbacké où elle occupe le centre-est de la région de Diourbel. Elle est limitée au Nord par la commune de Darou Mouhty dans le département de Kébémér et la commune de Dieli dans le département de Linguère.

Elle est bordée au Sud par la commune de Medina et de Kael dans l'arrondissement de Kael à l'Est par la commune de Taif et à l'Ouest par la commune de Touba Fall et de Dalla Ngabou.

Une distance de 194 km la sépare de la capitale Dakar, contre 7 par rapport à Mbacké et 48 par rapport à Diourbel. Compte tenu de sa position stratégique, la ville est presque traversée par toutes les routes dont la route nationale N3. Cette ville est composée de 06 quartiers selon la mairie. Parmi les quartiers, on peut citer : Darou Khoudoss qui se situe au cœur de ville et abrite la grande mosquée, Gouye Mbinde, Garage Darou, Guédé Bousso, Darou Miname 1, Darou Niname 2, Tinndody, Ndindy Serigne Fallou, Dianatou, HLM, Darou Tanzil, Darou Marnane, Hélicopt, Bakhdate, Ndiane, Darou Karim etc. La ville a connu un essor démographique fulgurant sous l'effet de l'exode rural et de l'excédent naturel conjugué au développement d'activités économiques notamment informelles. L'évolution de la population s'est accompagnée d'un accroissement spatial exponentiel de la ville jusqu'aux franges des agglomérations proches des espaces ruraux. L'urbanisation rapide interpelle aussi sur la problématique des mobilités surtout dans les périphéries urbaines des pays pauvres comme les villes secondaires de Touba (D. Faye, 2013).

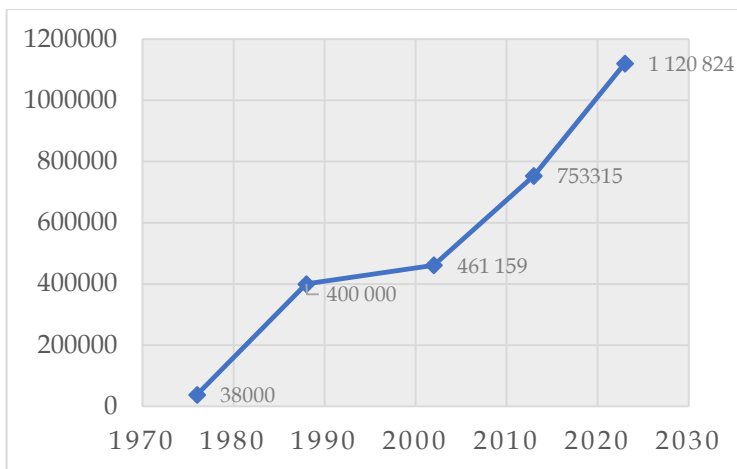


Figure 1 : Evolution de la population de la ville de Touba

Source : ANSD, 2023

Cette courbe montre l'évolution de population de Touba sur les cinq recensements généraux du Sénégal. L'année 1976 marque le point de départ avec une population relativement modeste, des infrastructures et une population croissante mais limitée. En 1988, la population passe d'environ 38 000 à 400 000 habitants, une croissance exponentielle qui pourrait être attribuée à divers facteurs comme l'immigration, l'urbanisation rapide, et un boom économique. En 2002, la croissance est plus modérée par rapport à la période précédente. En 2013, cette période marque une nouvelle phase de croissance rapide. En 2023, la population dépasse le million, marquant une autre étape significative. Cela signifie que Touba, une ville en constante expansion, avec des infrastructures plus développées et une plus grande densité de population.

1.2. Outils et méthodes

Etudier les transports et la mobilité dans la ville de Touba à nécessiter une documentation, des enquêtes de terrain pour collecter les données et enfin des traitements de ces données.

1.2.1. Documentation

Pour approfondir notre recherche sur la question de l'extension spatiale et de la mobilité dans la ville de Touba. Une documentation a été effectuée. Il s'agit de la lecture de documents en rapport avec les thématiques étudiées mais aussi avec la zone d'étude. Ainsi, cette lecture a concerné l'évolution du fait urbain dans le monde, les causes de l'exode rurale et l'analyse des rapports ville campagne dans le Tiers-Monde. Mais aussi l'évolution de la ville de Touba et son extension spatiale ; son histoire spatiale et social ; ses modes de construction de son espace urbain, les dynamiques démographiques puis fonciers (C. Gueye, 2002). La documentation a aussi concerné le monde des transports sénégalais, (J. Lombard, 2015). Enfin, la consultation des rapports de l'Agence Nationale de Statistique et de la Démographie (ANSD) a permis d'avoir des données sur la population de la zone d'étude.

1.2.2. Collecte des données

La collecte des données a concerné différents quartiers de la ville de Touba. Cette visite nous a permis d'avoir des informations sur l'extension spatiale, son architecture et aussi de prendre des photos etc.

Les outils utilisés sont constitués d'un questionnaire pour les données quantitatives et guide d'entretien pour les données qualitatives. Le matériel utilisé est un appareil photo pour les illustrations, un téléphone portable pour collecter les données via Kobocollect.

Le questionnaire est destiné à la population de Touba. Il a permis de connaître leur niveau de d'informations et leurs perceptions et appréciations des transports et de la mobilité.

Le Guide d’entretien a été administré aux personnes ressources. Il s’agit des autorités municipales, des directions de l’Etat (AGEROUTE, Direction d’Aménagement Urbain de Touba), les chauffeurs et aux chefs de quartier.

1.2.3. L’échantillonnage

Dans le cadre de cette étude, les enquêtes sont menées dans les différents ménages de la ville de Touba. C’est dans cette logique d’échantillonnage que le choix s’est porté sur 6 quartiers de Touba. Le choix s’explique par le fait que ce sont des quartiers périphériques et d’extension. Leurs habitants effectuent quotidiennement les mouvements pendulaires vers le centre-ville. Il s’agit des villages de Darou Khadim, Touba Bagdad, Tinndodi, Ndindy Abdou, Darou Tanzil et Touba Boborel. La technique d’échantillonnage s’est faite de manière aléatoire simple

Tableau 1 : Grille d’échantillonnage

Quartiers	Nombre de ménages	Nombres de ménages a enquêté	Pourcentages
Darou Tanzil	1523	21	24%
Touba Bagdad	1110	17	19%
Tindody	1320	18	20%
Ndindy Abdou	1100	14	15%
Darou Khadim	802	10	11%
Touba Boborel	827	10	11%
Total	6682	90	100%

Sources : ANSD, Mairie de Touba ,2024

Ce tableau nous renseigne sur la répartition des enquêtés par quartiers. Les résultats montrent que 24% des enquêtés résident aux quartiers de Darou Tanzil située à la périphérie Ouest de la ville, c'est le quartier le plus peuplé parmi l'échantillonnage. 19% des enquêtés résident dans le village de Touba Bagdad. A cote de Bagdad, dans le village de Tinndody occupe les 20% des enquêtés. A l'ouest de la ville se situe le village de Ndinndy Abdou logent les 15%.

1.2.4. Traitements des données

Les données ont été collectées avec la plateforme Kobotoolbox et l'application kobocollect. Même si la plateforme propose des prétraitements, les données quantitatives ont été analysées à l'aide de logiciels statistiques tels que SPSS et Excel. Ceci a permis d'avoir des diagrammes permettant de faire les analyses descriptives et de caractériser les différents phénomènes étudiés.

2. Résultats

2.1. Une offre de transport diversifiée mais informelle

La ville de Touba à l'image des autres villes du Sénégal offre une panoplie de mode de transport. Les résultats montrent qu'environ 65% des habitants de Touba utilisent des moyens de transport motorisés pour se déplacer. A cela s'ajoute les modes de transport non motorisé (charrettes en cheval ou à âne). Cette diversité du moyen de transport est dû à la croissance rapide de la population qui a engendré une extension.

▪ Les Bus Tatas

Les Tatas sont souvent des véhicules de type minibus, conçus pour transporter un grand nombre de passagers, généralement à des prix abordables. Ils sont surtout utilisés dans les villes pour des trajets courts, répondant ainsi à une demande de transport rapide et économique. Au sein de Touba, ces véhicules sont une réponse aux défis de l'urbanisation rapide. Ils permettent de désencombrer les routes en offrant une alternative aux voitures particulières.

Image 1 : illustration des Bus de Tata



Source : Source : Auteurs, 2024

Cette photo ci-dessus (Image 1), fait l'illustration d'un bus Tata circulant dans la ville de Touba. Les Tatas circulent sur des lignes spécifiques et disposent de points d'arrêt définis, mais leur flexibilité dans la prise en charge des passagers est un de leurs principaux atouts. Ce mode de transport existe maintenant dans presque toutes les villes du Sénégal. A Touba, on note la présence des bus tata entre 2010 et 2011. Pour l'instant les lignes varient de 1 à 10 et les tarifs varient entre 100 FCFA à 300 FCFA selon les distances.

▪ Les Taxis

Au Sénégal, les taxis sont souvent par la couleur jaune et noirs. Mais, à Touba, les taxis sont souvent un mode de transport collectif très populaire à Touba. Contrairement aux autres, les taxis de Touba, sont généralement de couleur distinctive et ont des tarifs abordables, ce qui les rend accessibles à une grande partie de la population



Image 2 : illustration de taxi à Touba

Source : Auteurs, 2024

Comme l'illustre la photo ci-dessus, (image 2). Les taxis qui circulent dans la ville n'ont pas de couleurs standardisées. Les tarifs appliqués ne sont pas chers et dépendent de la destination du client. A part les taxis qui font la navette quotidienne entre des quartiers de Touba, les autres négocient le prix avec les clients jusqu'à trouver un consensus.

▪ **Les rimes**

C'est un mode de transport qui se trouve seulement à Touba, généralement appelé le transport clandestin qui fait référence des activités de transport non réglementés ou illégale.



Image 3 : Les rimes

Source : Auteurs, 2024

Comme le montre les photos ci-dessus (Image 3), ces voitures sont généralement vieilles, sans signe distinctif sur la carrosserie, qui transport de dix à quinze passagers. Ils circulent partout dans la ville, il n'existe même pas de chiffre officiel sur le nombre. Ils font la navette entre le centre-ville et les quartiers périphérique et les tarifs varient entre 100 à 200 Franc CFA. Ils sont caractérisés par trois choses au moins. Ces derniers ne disposent pas de carte grise valable, sont en mesure de changer de plaque d'immatriculation à tout moment et ne peuvent circuler qu'à l'intérieur de la ville sainte.

▪ **Les verts blancs**

Les vert-blancs, selon l'appellation commune sont des voitures de type fourgonnette avec 7 places. Ils constituent un nouveau mode de transport à Touba. En effet, le 11 septembre 2024, L'association de financement des professionnels du transport Urbain (AFTU) a remis

trente mini bus au regroupement des transporteurs de commune de Touba.



Image 4 : Illustration des verts blancs

Source : Auteurs, 2024

Ces véhicules de sept places visent à participer au renouvellement des parc automobile de la ville. Ils circulent sur 11 lignes et leurs tarifs varient entre 100 et 300 franc CFA selon les lignes et les destinations.

2.1.1. e. Les Mbacké-Touba

Le transport urbain des véhicules Mbacké-Touba joue un rôle crucial dans les déplacements des habitants entre Touba et sa ville voisine Mbacké. Les véhicules Mbacké-Touba sont largement utilisés pour transporter des personnes et des biens entre ces deux villes. Elles sont des véhicules de Transport en commun qui font la navette entre Touba et Mbacké.



Image 5 : illustration d'un véhicule de type *Mbacké-Touba*

Source : Auteurs, 2024

Ce sont des voitures L200 transformées et adaptées (image 6). Ils mettent à l'intérieur deux bancs face à face et chacun prenant 6 personnes. Ce qui fait 12 clients plus celui qui est au-devant. Au total, dans les normes, les *Mbacké-Touba* prennent 13 clients.

Les charrettes en cheval ou à âne

Les charrettes à Touba sont un moyen de transport traditionnel très utilisé, surtout dans le cadre des activités quotidiennes et des événements religieux, tirés par des animaux, comme des chevaux ou des ânes. Elles sont souvent en bois, fabriquées localement, et peuvent être décorées de manière colorée comme la montre l'image ci-dessous (image 7).



Image 6 : Les charrettes à Touba

Source : Auteurs, 2024

Les charrettes sont utilisées pour transporter des personnes, des marchandises, et même des offrandes lors des pèlerinages, notamment dans les zones où d'autres formes de transport peuvent avoir des difficultés ou difficultés pour y accéder. Ces moyens de transport sont plus importants dans les zones périurbaines, où les infrastructures peuvent être insuffisantes. Malgré ces désagréments, de nombreuses personnes considèrent les charrettes comme des moyens de transport indispensables dans la ville est submergée de visiteurs à chaque période.

▪ **Les motos Jakarta**

Les motos Jakarta prennent de plus en plus utilisées comme moyen de transport à Touba. Les populations ont intégré les motos Jakarta dans le transport public, afin d'aller plus vite ou contourner les embouteillages.



Image 7 : Les potot Jakarta de Touba

Source : Auteurs, 2024

C'est un mode de transport qui a vraiment pris de l'ampleur, en particulier dans les villes en développement comme Touba. Ils sont généralement utilisés pour le transport collectif ou individuel, notamment pour les courtes et longues distances. À Touba, elles servent non seulement pour le transport de passagers, mais aussi pour la livraison de marchandises. Ce moyen de transport est souvent choisi pour sa rapidité et sa capacité à manœuvrer dans le trafic encombré.

2.2. L'utilisation des modes de transports

La figure ci-dessous (n°2) fait état de la fréquence d'utilisation des transports à Touba. Elle montre que les charrettes et les rimes sont les modes de transport les plus utilisées dans la ville, avec respectivement 33% et 31% des enquêtées.

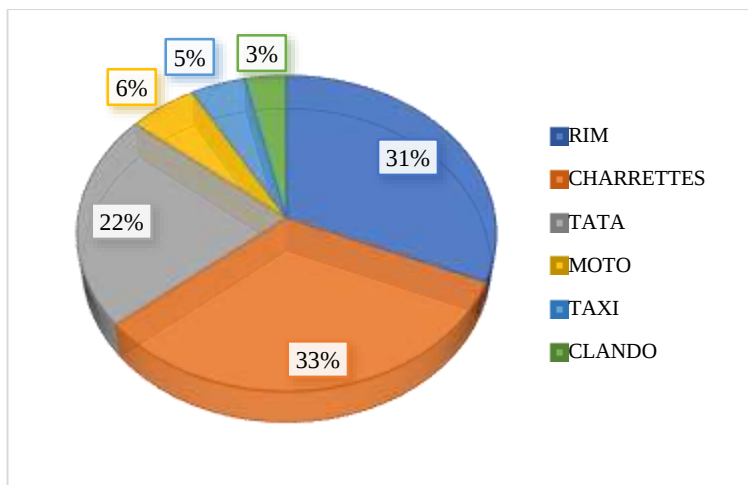


Figure 2 : Fréquence d'utilisation de chaque transport en commun

Source : Enquêtes de terrain, 2024

Ces deux modes transport constituent plus de la moitié du transport à Touba. Cela indique qu'ils sont largement accessibles et peut-être les plus économiques pour les habitants de Touba. Ces modes sont utilisés pour des déplacements quotidiens ou pour le transport de marchandises. Suivi par les Tatas, ce mode de transport est également un choix courant avec 22% des enquêtés. Cela s'explique par sa capacité à transporter plusieurs passagers, ce qui le rend économique pour les trajets en groupe. En ce qui concerne les moto Jakarta et les taxis, il y a 6% et 5% respectivement parmi les personnes interrogées qui les utilisent lors de leurs déplacements quotidiens. Ces faibles taux s'expliquent par des préoccupations de sécurité ou à un coût plus élevé par rapport aux transports en commun plus traditionnels. Les taxis peuvent être perçus comme plus coûteux, ce qui limite leur utilisation à des situations spécifiques.

2.3. Niveau d'appréciation du transport

L'analyse de cette troisième figure permet d'avoir une idée générale sur l'appréciation générale des infrastructures routières de la ville de

Touba.

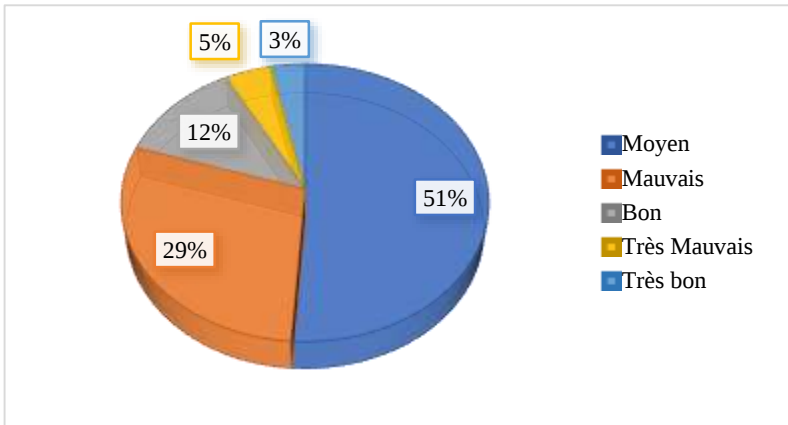


Figure 3 : Le niveau d'appréciation des infrastructures routière de Touba

Source : Enquêtes de terrain, 2024

Ainsi, la figure montre que 29% des personnes enquêtées pensent que les infrastructures routières sont de mauvaise qualité et entrave la mobilité dans la ville. Cependant, la moitié c'est-à-dire 51% pense que le niveau des infrastructures est moyen, acceptable mais loin d'être parfait. Pour eux, les routes sont praticables, mais il y a des besoins évidents d'amélioration pour répondre pleinement aux attentes des usagers. En résumé, la figure fait voir une perception majoritairement moyenne des infrastructures routières à Touba, avec un besoin d'améliorations ciblées pour augmenter la satisfaction des usagers.

L'analyse globale de ces réponses montrent que les populations surtout celles qui vivent à la périphérie sont confrontées à des problèmes de mobilité

2.4. Appréciation de l'offre de transport à Touba
L'analyse de cette figure ci-dessous permet d'avoir une idée générale de l'offre de transport dans la ville de Touba. Toutefois, pour l'ensemble de la population enquêtée offre de transport est généralement moyennement acceptable.

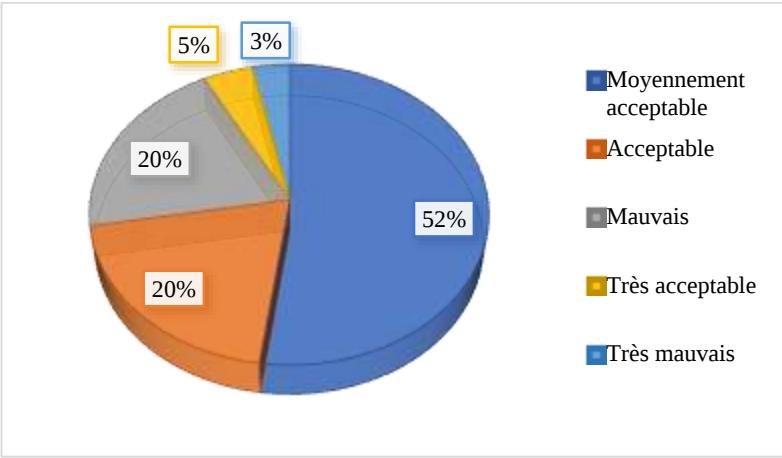


Figure 4 : Le niveau d'appréciation de l'offre de transport à Touba

Source : Enquêtes de terrain, 2024

La figure ci-dessus (figure n°4) fait l'économie de l'appréciation de la population enquêtée sur l'offre de transport dans la ville de Touba. Son analyse montre que plus de la moitié c'est-à-dire 52% trouve l'offre de transport dans la ville moyen. Une part importante de 20% la trouve mieux voire c'est-à-dire acceptable. Pour 5% l'offre de transport est très satisfaisante. Cependant, à côté de ces appréciations positives, il

existe 3% qui qualifie l'offre de très mauvais qualité et 20% qui la trouve mauvaise. Bien vrai que la majorité a une opinion mitigée ou positive de l'offre de transport, il subsiste aussi une opinion négative. Cela indique qu'il y a encore des améliorations à apporter aux modes de transport à Touba pour répondre aux attentes des habitants.

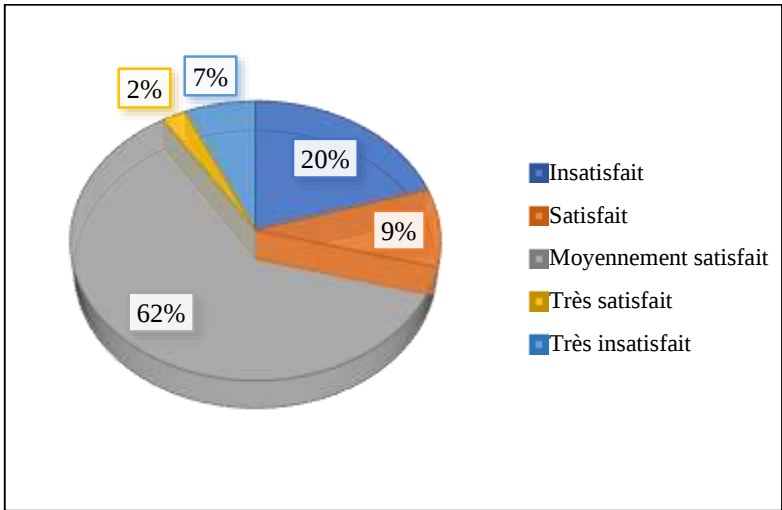


Figure 5 : Niveau de satisfaction sur l'accessibilité de l'offre de Transport

Source : Enquêtes de terrain, 2024

Cette figure (numéro 5) indique que la majorité des personnes interrogées, soit 62 % sont moyennement satisfaites de l'accessibilité du transport. Cela indique que, bien que le système de transport actuel soit fonctionnel, il existe des aspects qui nécessitent des améliorations pour atteindre un niveau de satisfaction plus élevé. La contrainte la plus citée est celle de la fréquence des transports qui peuvent rester longtemps sans que le bus ne passe. Cela se fait sentir dans l'itinéraire Bagdad-Marché Ocass. Contrairement à la première catégorie, 20% des personnes interrogées sont insatisfaites de l'offre de transport de

la ville. Et 7% des personnes enquêtées sont très insatisfaits de l'offre de transport. Cela montre que certains aspects du service de transport ne répondent pas aux attentes des usagers et les problèmes peuvent inclure des retards fréquents, des zones mal desservies, un manque de fiabilité ou de propreté des véhicules, ou encore des coûts trop élevés par rapport à la qualité du service.

Cependant, il existe une minorité qui trouve l'offre de transport assez satisfaisante. Elle constitue seulement 11% avec 9% qui se disent satisfait et seulement 2% très satisfait. Les résultats de cette figure révèlent que l'accessibilité de l'offre de transport à Touba nécessite des améliorations significatives pour augmenter le niveau de satisfaction global. La majorité des usagers se situent dans une satisfaction moyenne, tandis qu'un pourcentage notable est insatisfait ou très insatisfait.

2.5. Les contraintes de mobilités

La ville de Touba à l'image des autres villes du Sénégal connaît des problèmes de mobilité. Il s'agit des embouteillages fréquents, surtout aux heures de pointe, rendant les déplacements plus longs usagers mais aussi la fréquence et la régularité des transports.

Dans la ville de Touba notamment dans les quartiers périphériques, on note des contraintes de la mobilité liés à l'extension de la ville. En effet, en plus de l'insuffisance du réseau routier et de sa qualité qui n'est pas des meilleures, on a l'extension spatiale rapide de la ville qui entraîne des problèmes de déplacement à l'intérieur et entre les villages. A l'exception des quartiers centraux comme Darou Khoudoss, Darou Miname, Guédé Bousso qui abritent l'essentiel des infrastructures routières dans le centre-ville, les populations des quartiers périphériques sont confrontées à des problèmes de mobilités dus au manque d'infrastructures.

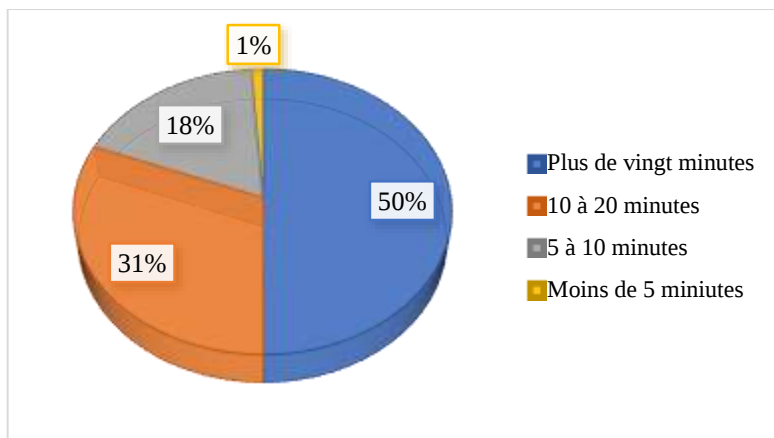


Figure 6 : Temps d'attente pour trouver à l'arrêt pour trouver un moyen de transport

Source : Enquêtes de terrain, 2024

Cette figure montre une contrainte majeure du transport dans la ville de Touba qui est le temps d'attente pour avoir un moyen de transport. Elle montre que pour la moitié des enquêtés (50%) attendent plus de 20 minutes pour trouver un moyen de transport. Ce temps d'attente indique des insuffisances dans le système de transport public, des horaires irréguliers ou une faible fréquence des véhicules dans la ville. Cette situation peut être frustrante pour les usagers et réduire leur satisfaction globale vis-à-vis du service de transport. Il peut aussi entraîner une perte de temps précieux des usagers

En résumé, les résultats de la figure révèlent que la majorité des usagers de transport à Touba font face à des temps d'attente significatifs, avec la moitié d'entre eux attendant plus de 20 minutes et 31% entre 10 et 20 minutes, 18% dit attendre entre 10 à 5 minutes et seulement 1% dit attendre moins de 5 minutes. Ces résultats indiquent

des besoins pressants d'amélioration de la fréquence et de la fiabilité des services de transport pour réduire les temps d'attente des usages.

▪ La durée des temps de trajets

La durée des trajets est très longue dans la ville de Touba. Cette longueur est engendrée par des embouteillages. Ces embouteillages sont à leurs tour causés par le fait que dans la ville, il y'a pas de voies de contournement. Tous les axes routiers mènent au niveau de la rocade. Ceci augmente le trafic automobile de la ville accentuant les embouteillages. A Touba, tous les moyens de transport en commun que ça soit hippomobile ou motorisé et les voitures individuelles empruntent les mêmes voies augmentant ainsi les embouteillages et causant des pertes de temps qui ne facilitent pas le déplacement des personnes et des biens.

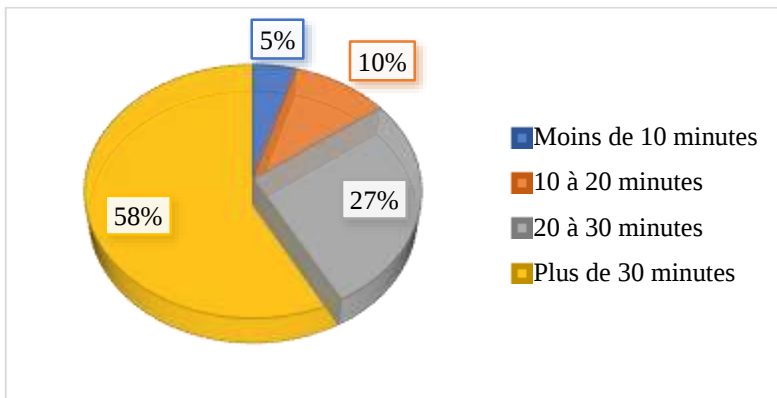


Figure 7 : Le temps de trajet

Source : Enquêtes de terrain, 2024

Cette figure (numéro 7) renseigne sur le temps mis par les enquêtés durant le trajet. Elle montre que plus de la moitié de la population enquêtée soit, (58%) de ce dernier, mettent plus de 30 minutes pour se rendre de leur quartier au centre-ville. Cela suggère que pour une grande partie de la population, le trajet est relativement long. Ces temps de trajet prolongés peuvent indiquer des infrastructures de transport insuffisantes ou des conditions de circulation défavorables. A cela s'ajoute que 27% des répondants font entre 20 à 30 minutes pour effectuer le trajet. Les résultats de la figure montrent aussi que 10% des enquêtés font 10 à 20 minutes et seulement 5% font moins de 10 minutes.

En définitive, la figure montre que la quasi-totalité des enquêtés mettent plus de 30 minutes pour se rendre du quartier au centre-ville, avec une proportion significative dépassant même les 20 minutes. Ces données indiquent un besoin potentiel d'améliorations dans les infrastructures de transport et la gestion du trafic pour réduire les temps de trajet et améliorer l'accessibilité.

Ainsi, la mobilité dans la ville est entravée par des embouteillages entraînant une longue durée des trajets. Il faut aussi noter un mauvais état des routes et l'absence de pistes propres pour les charrettes. L'image suivante montre ce phénomène.



Image 8 : Contraintes de mobilité à Touba

Source : auteurs, 2024

Sur cette image on constate des embouteillages mais aussi des charrettes qui partagent la route avec les autres types de transport. Ceci constitue un problème majeur dont souffrent les conducteurs de charrettes et même les chauffeurs. Vu la spécificité des charrettes en tant que moyen de transport en commun. Ces dernières devraient avoir leurs propres pistes pour pouvoir exercer correctement leur métier. Elles se faufilent entre les Tatas, les taxis clandos et les Rims. L'autre contrainte notée dans le transport et la mobilité dans la ville est l'absence quasi-totale de gare de stationnement. En effet, il n'existe presque pas de gares de stationnement. Pour les taxis clandos, ils profitent des espaces non aménagés situés aux alentours de leur zone de départ ou d'arrivée. Les charrettes aussi font la même chose à côté des marchés. Quant aux Tatas, ils s'arrêtent une fois que le client exprime le désir de descendre sans respect des arrêts. Au niveau du

marché Ocass, les Tatas occupent la proximité du poste de contrôle policier, là où des marchands exposent leurs marchandises. Enfin, il faut noter la non-conformité de certains types de transport en commun aux normes. En effet, dans la ville de Touba, certaines voitures de transport en commun ne respectent pas les normes définies par le ministère du transport. Certains même considèrent le secteur comme étant informel à cause du manque d'organisation. Le laisser-faire et le laisser-aller sont deux choses qui caractérisent aujourd'hui le transport à Touba. L'indiscipline, le manque de papiers, le trafic de plaque d'immatriculation, les surcharges sont des choses qui gangrènent le secteur du transport à Touba.

3. Discussion

Les résultats de notre analyse mettent en évidence la problématique du transport dans la ville de Touba. Les travaux menés en la même ville notamment par (F. Babou, 2020) montrent que l'offre de transport dans la ville de Touba est diversifiée avec des Taxis, Bus, bus Tata et charrettes. Cependant, pour cet auteurs l'offre reste insuffisante. L'auteur identifie la cause de cette insuffisance par l'extension rapide de la ville dont le rythme n'est pas suivi par la mise en place des équipements et infrastructures de transport. C'est pour faire face à cette situation que le recours est fait vers l'usage de véhicules vétustes (Faye, 2013). L'auteur identifie un renouvellement lent du parc automobile créant ainsi un vieillissement des voitures. Il affirme que 50% des voitures particulières et 84% des transports en commun motorisés sont âgés de 16 ans et plus, et 83% du parc automobile est âgé de plus de 10 ans. Dans le même sens, (A. Fall, 2021) montre que l'offre de transport informel ne se limite pas seulement à Touba. Elle est aussi présente à Dakar, dans la capitale du Sénégal. L'auteur identifie une pluralité de cette offre allant des *Cars rapides*, les *Ndiaga ndiaye* en passant par les clandos ou taxis banlieue. Les premiers sont utilisés par 41%, de la population pour les déplacements, les deuxièmes 45% et seulement 13% pour les Taxis clando. On note une proximité entre les tarifs du transport) Touba et à Dakar. En effet, (A.

Fall, 2021) démontre que les tarifs varient entre 50 et 300 francs CFA pour les Ndiaga Ndiaye, 50 et 200 franc CFA pour les cars rapides et 100 à 300 pour les clandos. Cependant, le dysfonctionnement du transport se caractérise par la vétusté du parc automobile, les surcharges, les longues heures d'attente, et les stationnements fréquents. Cependant, un renouvellement du parc ou une diversification est notée avec l'arrivée des verts-blancs et l'utilisation de plus en plus des motos Jakarta. En effet, (Ndiaye, 2013) après avoir déceler les problèmes de transport et de mobilité dans la ville de Tivaouane que sont entre autres l'insuffisance de l'offre, le problème des charrettes, la vétusté des clandos, le non-respect du code de la route, note une amélioration avec l'introduction des mototaxis. Avec plus de 500 mototaxis qui circulent dans la ville et assurent le déplacement de plusieurs personnes. Le transport est nettement amélioré et l'usage des moto Jakarta est rentré dans les habitudes des populations car elles les perçoivent comme le moyen le plus rapide de déplacement.

Conclusion

La croissance rapide de Touba, depuis les années 1930, a été principalement guidée par son statut de centre religieux pour la confrérie mouride, attirant une population en constante augmentation. Cependant, cette expansion rapide et la croissance démographique ont entraîné des défis majeurs en matière de mobilité. L'augmentation des distances à parcourir a compliqué les déplacements quotidiens des résidents. Le manque de planification urbaine a souvent conduit à une infrastructure routière inadéquate et a accru les problèmes de mobilité. Les zones périphériques manquent fréquemment de services de transport adéquats, rendant difficile l'accès aux commodités de base et aux services essentiels pour les habitants. Les axes de transport influencent la direction et la nature de la croissance urbaine, tandis que l'expansion spatiale impacte directement la mobilité des résidents. Les routes principales et les infrastructures de transport jouent un rôle clé

dans l'orientation de la croissance urbaine, mais cette influence crée également des inégalités sociales et économiques au sein de la ville. Ce phénomène pose des défis importants en matière de planification et de gestion des infrastructures. La ville nécessite une approche intégrée et collaborative pour assurer un développement harmonieux et équilibré de l'espace urbain. Une coordination étroite entre les autorités locales, les planificateurs urbains et les communautés locales est essentielle pour créer des solutions de transport durable et inclusives. Cela permettrait d'améliorer la mobilité et de réduire les disparités au sein de la ville, assurant ainsi de meilleures perspectives et l'équité pour tous ses résidents.

Références bibliographiques

AGEROUTE, 2017. *Programme de modernisation des villes (Promovilles)*, fiche de projet, 15 p.

ANSD, 2023. *Recensement Général de la Population et de l'Habitat, de l'Agriculture et de L'Elevage (RGPHAE)*, Rapport définitif, Dakar, 51 p.

BABOU Faty, 2020. *Dynamiques urbaines et mobilités dans la ville de Touba*, Mémoire de Master II, Université, Gaston Berger de Saint-Louis, 128 p.

FALL Awa, 2021. *Les transports informels à Dakar à l'épreuve de la régulation : approche géographique*, thèse de doctorat, Université Cheikh Anta Diop UCAD, 320 p.

FAYE Djib, 2013. *Urbanisation et dynamique des transports « informel » et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises : cas de Touba ; Thiès et Saint-Louis*, thèse de doctorat, Université Michel de Montaigne Bordeaux 3, 269 p.

GUEYE Cheikh, 2002. *Touba : la capitale des mourides*, Karthala Editions, Dakar, 532 p.

GUEYE Cheikh, (2000). « Le paradoxe de Touba : une ville produite par des ruraux » in Bulletin de l'APAD : Les interactions rural-urbain : circulation et mobilisation des ressources, 13p.

NDIAYE, Elhadji Mamadou, 2013. *Le secteur des transports urbains à Dakar : problématique de la gestion des gares routières et de la mobilité urbaine*, thèse de doctorat, Université Gaston Berger de Saint-Louis,

NDIAYE, Hawa Amadou, 2013. *Transport intra urbain à Tivaouane : les vélos taxis Jakarta*, mémoire de Master II, Université Cheikh Anta Diop UCAD, 83p.