

AUTOROUTE A PEAGE ET MOBILITE INTERURBAINE DE MARCHANDISES SUR L'AXE DAKAR-MBOUR

Khalifa Ndione

(Université Cheikh Anta Diop de Dakar/Sénégal)

khalifa.ndione@ucad.edu.sn

Résumé

La mobilité des personnes a pendant longtemps été au centre des préoccupations sur l'axe Dakar-Mbour, cette dernière a impliqué plusieurs acteurs avec des réformes majeurs en termes d'amélioration de la mobilité des personnes. Aujourd'hui, nous assistons à une véritable transition dans la mobilité des personnes, des biens et des services très bien organisé dans un circuit de transport multi acteurs avec une grande part du secteur informel le tout facilité par une nouvelle infrastructure de transport de grande envergure qui est l'autoroute à péage. Cette dernière, facilite les mobilités sur cet axe avec une adaptation aux systèmes de transport formels comme informels avec près de 55.000 utilisateurs par jour. En effet, les transports routiers de marchandises s'appuient aujourd'hui sur un maillage du réseau routier permettant de faire la navette entre Dakar et Mbour en 45mn voir 1h de temps avec un effet tunnel qui constitue d'utiliser uniquement l'autoroute à péage sur deux axes entre Dakar-Mbour. En outre, divers types de produits sont transportés tous les jours de Dakar à Mbour ou de Mbour à Dakar et aujourd'hui beaucoup de modes de transports de personnes font aussi le transport de marchandise.

Mots clés : *Mobilité, transports, modes de transports, autoroutes à péage, transports de marchandises.*

Abstract

The mobility of people has long been a central concern on the Dakar-Mbour axis, the latter has involved several actors with major reforms in terms of improving the mobility of people. Today, we are witnessing a real transition in the mobility of people, goods and services very well organized

in a multi-actor transport circuit with a large part of the informal sector, all facilitated by a new large-scale infrastructure which is the toll motorway. The latter has facilitated mobility on this axis with an adaptation to both formal and informal transport systems with nearly 55,000 users per day. Indeed, road freight transport today relies on a network of the road network allowing for commuting between Dakar and Mbour in 45 minutes or even 1 hour with a tunnel effect which consists of using only the toll motorway on two axes between Dakar-Mbour. In addition, various types of products are transported every day from Dakar to Mbour or from Mbour to Dakar and today many modes of passenger transport also transport goods.

Keywords : *Mobility, transport, modes of transport, toll motorways, freight transport,*

Introduction :

Pendant longtemps, la mobilité des personnes a constitué une priorité majeure sur l'axe Dakar-Mbour, mobilisant de nombreux acteurs et donnant lieu à d'importantes réformes visant à améliorer les conditions de déplacement le long de ce corridor.

Aujourd'hui, cet espace connaît une véritable mutation marquée par une organisation plus structurée des flux de personnes, de biens et de services, portée par un système de transport multi-acteurs où le secteur informel occupe une place significative.

De manière générale, la mobilité demeure un levier essentiel du développement économique dans de nombreux pays. Au-delà du transport des personnes et des services, celui des marchandises joue un rôle déterminant, notamment en fonction de la répartition des populations et de l'implantation des industries agroalimentaires, extractives et autres

activités génératrices de revenus comme le commerce entre autres.

Dans ce contexte, l'axe Dakar-Mbour devenu stratégique au sein de la métropole dakaroise car, doté de ressources diversifiées, il constitue depuis toujours un espace d'échanges intenses de marchandises, de biens et de services entre ces deux grandes villes du pays.

Cependant les transformations contemporaines des systèmes de mobilité peuvent être analysées à la lumière des travaux de Maxim Huré, qui interroge les mutations urbaines occasionnées, sur le temps long, par l'émergence de nouvelles formes de mobilités et l'implication croissante d'acteurs privés mondialisés. Cette perspective permet de questionner la recomposition des rapports entre pouvoirs publics et acteurs privés dans la régulation des transports.

Dans le contexte africain, Pape Sakho, Jérôme Chenal et Armel Kemajou montrent que l'urbanisation rapide des grandes agglomérations africaines entraîne une augmentation significative des besoins de mobilité, liée à la croissance démographique et à l'étalement urbain. Les populations résident désormais dans des zones périphériques de plus en plus éloignées des centres d'activités, ce qui renforce la dépendance aux systèmes de transport.

S'agissant spécifiquement du transport de marchandises, Michel Savy souligne que le fret constitue un sous-système du dispositif global de production et de distribution. L'évolution des chaînes logistiques transforme les choix modaux, les rapports entre donneurs d'ordres et sous-traitants, ainsi que l'organisation des chaînes multimodales. Dans le même esprit, Christiane Errouqui, Marc Aïdi et Florence Gras mettent en évidence les cadres

réglementaires, organisationnels et professionnels du transport routier de marchandises, en insistant sur ses exigences en matière de capacités professionnelles, de gestion et de conformité.

Dès lors, cette recherche s'inscrit à l'intersection de trois approches théoriques :

L'économie des transports et de la logistique, la régulation des mobilités, l'approche territoriale.

L'autoroute à péage Dakar-Mbour constitue à cet égard un tournant majeur, en modifiant les conditions de circulation, les coûts de transport, les temporalités logistiques et les stratégies des acteurs économiques.

Dans ce contexte, plusieurs interrogations structurent cette étude :

Comment les conditions de transport de marchandises sur l'axe Dakar-Mbour influencent-elles les coûts logistiques, les délais et la compétitivité des acteurs économiques ?

En quoi l'autoroute à péage Dakar-Mbour a-t-elle modifié les pratiques, les coûts et les enjeux du transport routier de marchandises pour les transporteurs professionnels et les particuliers ?

Comment les différents modes de transport utilisés sur cet axe peuvent-ils être catégorisés et quels sont leurs impacts respectifs en termes de sécurité, d'efficacité et d'accessibilité ?

Pour répondre à ces questions, l'article s'articule autour de trois axes principaux :

Une analyse des transformations territoriales et institutionnelles de l'axe Dakar-Mbour, mettant en lumière l'évolution des acteurs et des infrastructures.

Une étude des dynamiques logistiques et économiques du transport de marchandises, en évaluant les coûts, les délais et les effets sur la compétitivité.

Une typologie des modes de transport et de leurs impacts, afin d'identifier les enjeux en matière de régulation, de sécurité et d'accessibilité.

Ainsi, cette étude vise à comprendre comment l'évolution des infrastructures et des modes d'organisation du transport redéfinit les équilibres économiques et territoriaux sur l'axe Dakar-Mbour.

1. Methodologie

La conduite de ce travail, s'inscrit dans une approche analytique mais avec des enquêtes de terrain mixte. Le recueil de données auprès des usagers de l'autoroute à péage et les transporteurs sur l'axe Dakar-Mbour a permis d'avoir une base de données conséquente. Plusieurs profils ont été interrogés partant des chauffeurs aux usagers en passant par les chefs de garages aux responsables des structures de transports.

Carte 1 : Carte des communes traversées par l'autoroute à péage sur l'axe Dakar-Mbour



Source : Khalifa Ndione, Janvier 2024

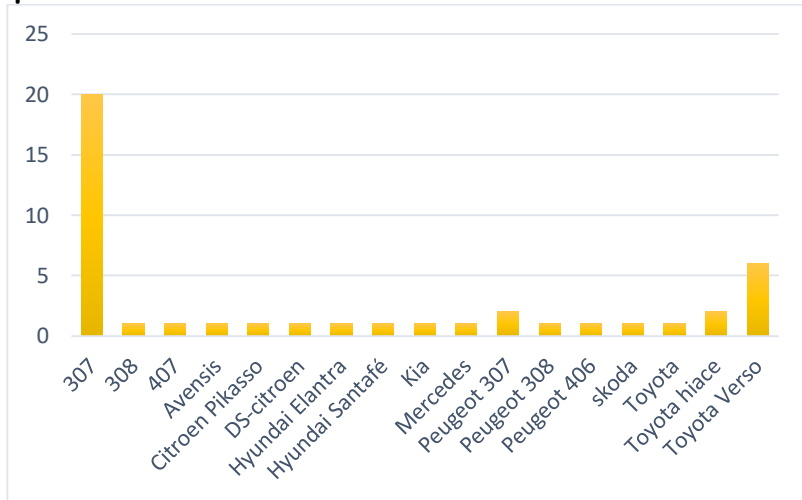
Ainsi, sur plusieurs axes des enquêtes ont été réalisées, ces dernières ont permis d'enquêter près de 322 personnes sur plusieurs garages ou zones d'embarcations susceptibles sur l'axe Dakar-Mbour. Au-delà des enquêtes quantitatives, des entretiens ont été introduits auprès des structures comme Eiffage, SMPL, les Autoroutes de Sénégal entre autres. Pour le traitement des données, j'ai fait recours à plusieurs outils comme Kobbocollect, excel, qgis.

2. Resultats

2.1 Le transport de marchandise sur l'axe Dakar-Mbour

L'axe Dakar-Mbour devenu important de par son évolution démographique, mais aussi de par sa position géostratégique avec la capitale Dakar d'une part mais aussi la station balnéaire de Saly d'autre part devenu aujourd'hui un véritable fleuron économique qui capterait des parts très importantes dans l'économie actuelle du pays. Ainsi, tout un ensemble logistique est développé par les entreprises de transport qui deviennent de plus en plus nombreuses aux vues des enjeux économiques dans cette partie du pays. Dès lors, il importe de rappeler que l'évolution des modes de transport de marchandises dans cette zone est en fonction du développement d'infrastructures de transport modernes permettant une circulation des biens allant de Mbour à Dakar ou l'inverse en un temps records. De ces infrastructures de transport, l'autoroute à péage Dakar-AIBD-Mbour offre de véritables opportunités de mobilités efficaces. Cependant, de nouveaux modes de transport pendant longtemps connu comme mode de transports clandestins de personnes souvent appelé particuliers ou taxi-bokko évoluant dans le transport informel, se sont incrustés dans les transports de marchandises, combinant à la fois mode de transport de personnes et de marchandises.

Graphique 1 : Proportion de véhicules taxi-bokko ou particuliers effectuant la navette entre Dakar et Mbour quotidiennement



Dès lors, la livraison de marchandises ou de colis, devenue très prisée à travers ces véhicules et d'après C. Faye garagiste « cokseur » à Colobane « de nos jours nous recevons beaucoup de colis quotidiennement qui quittent Dakar pour Mbour, rien qu'entre 15h et 22 heures je peux recevoir entre 80 à 100 colis tous les jours qui vont à Mbour et souvent nous pouvons avoir jusqu'à 150 colis à livrer et le colis le plus petit est transporté à 2000 francs ». En effet, l'impact du transport de marchandise est énorme et occupe une place importante, dans le quotidien des chauffeurs qui assurent la navette entre Dakar et Mbour. Aujourd'hui, avec l'autoroute à péage et la rapidité des taxi-bokko, les véhicules particuliers deviennent des modes de transports de marchandises non négligeable dans le circuit de distribution qui de nos jours sont très prisés par la population.

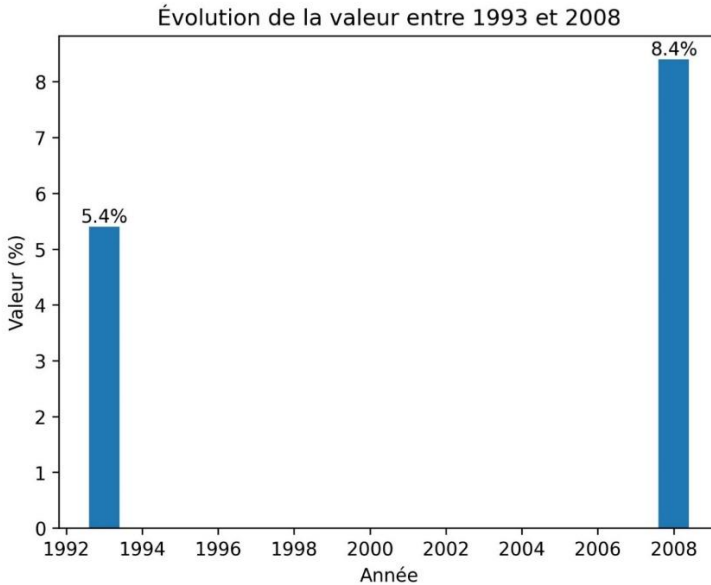
Photo 1 : Produits cosmétiques et divers en partance pour Mbour



Source : Khalifa NDIONE 2024, Janvier 2024

Dès lors, le transport routier de marchandise s'impose comme incontournable dans l'optique de faciliter l'accessibilité à des services, des produits, et des biens. A cela s'ajoute une augmentation considérable de la part de la région de Thiès dans le parc automobile national.

Graphique 2 : Évolution de la part de Thiès sur le parc automobile national de 1993 à 2008



Source : Khalifa Ndione, Janvier 2024

On peut ainsi souligner que les relations entre Thiès, Mbour et l'agglomération de Dakar sont particulièrement intenses. Elles reposent sur un réseau dense d'infrastructures, de flux et d'échanges économiques, ce qui contribue notamment à l'augmentation du parc automobile national, dont la part de Thiès est passée de 5,4 % en 1992 à 8,4 % en 2008.

Dans ce contexte, le transport routier de marchandises s'appuie aujourd'hui sur un maillage routier performant, permettant d'effectuer la liaison entre Dakar et Mbour en une heure ou moins, grâce à un effet tunnel favorisant la fluidité des déplacements entre ces deux axes.

Par ailleurs, une grande diversité de produits circule quotidiennement dans les deux sens entre Dakar et Mbour, cette dynamique s'accompagne d'une mixité de transport de personnes et de marchandises. À ce propos, I. Ndiaye, chauffeur de véhicule particulier rencontré au Croisement Cambérène, souligne que « le transport de marchandise permet de générer des revenus supplémentaires et d'amortir certaines charges, notamment le coût élevé de l'autoroute à péage ainsi que les amendes liées aux infractions routières ».

Tableau 1 : Grille tarifaire des colis dans la gare irrégulière de Croisement Cambérène

Type de marchandises	Tarifs
Produits cosmétiques	2.000-3.000
Mèches	4.000
Tissus : cousu ou non	3000-4000
Caisse poisson congelé	7.000
Fruits, cakes	3.000
Télévision	10.000
Téléphone	5.000
Etagère	3.000
Cheveux naturels	5.000
Divers	2.000

Source : Khalifa NDIONE, Mars 2024

Le transport de marchandises a un coût qui diffère d'une marchandise à une autre mais aussi d'une région à une autre. En effet, une multitude de produits sont acheminés quotidiennement par les véhicules particuliers et ces modes de transport influencent réellement selon les divers articles

qui sont transportés sur cet axe Dakar- Mbour, tous les jours. Ce genre de livraison est de plus en plus recherché et maîtrisé par un grand nombre de transporteurs.

Ce nombre important de produits qui, quittant Dakar vers Mbour mais aussi vers le sens inverse renseigne sur l'intensité des échanges entre ces deux villes, l'importance de ces échanges passe par une forte demande de consommation qui implique de façon plus directe l'impact de l'aspect démographique et économique. Les transports routiers de marchandises deviennent plus importants et permettent un gain de temps énormes avec des avantages concurrentiels permettant une facilitation des échanges avec des zones de la métropole dakaroise dans ce cas, le traitement réservé à ce dernier doit être important permettant une mobilité efficace des produits entre Dakar-Mbour et dans les meilleurs délais.

Néanmoins, en dépit des multiples obstacles rencontrés par le secteur du transport routier de marchandises, le rôle des autoroutes à péage est tangible pour améliorer la distribution des biens et le déplacement des personnes entre Dakar et Mbour ou inversement dans un délai plus court et avec un impact significatif sur les profits. Ces livraisons, permettent ainsi d'optimiser le prix du péage à travers la rentabilité des produits transportés.

Planche 1 : Embarquements de marchandises à livrer sur Mbour par les wars-gaindés à Croisement Cambérène



Source : Khalifa NDIONE, Janvier 2024

2.2 Autoroute à péage Dakar-Mbour et enjeux de transports routiers de marchandises

Le monde de la mobilité est en constante évolution, le transport routier de marchandises n'est pas resté statique dans cette évolution, les enjeux liés aux transports de marchandises sont énormes et leurs évolutions constantes montrent l'importance du transport au moment où on parle de livraison du dernier kilomètre.

Se déplacer devient plus simple car l'autoroute à péage allie modernité, rapidité, confort et coût, s'adapter à ce nouveau moyen de transport devient une obligation pour bons nombres d'automobilistes. Transporteurs comme particuliers passant par les usagers d'autres modes de transport trouvent ainsi une alternative à certains bouchons de l'unique moyen de transport routier existant qui est la

route nationale n°1. Dès lors, il est plus que nécessaire de rappeler que la mobilité a un coût et emprunter l'autoroute à péage nécessite de déboursier des moyens supplémentaires.

Tableau 2 : Tableau des autoroutes du Sénégal

Numéro	Nom	Villes desservies	Longueur	Inauguration
A1	Autoroute A 1	Dakar-Diamniadio-AIBD-Mbour-Thiadiaye	104 km	Entre 2013-2014
A2	Autoroute A 2	Thiadiaye-Fatick-Kaolack	80 km	2025
A3	Autoroute A 3	AIBD-Thiès-Touba	124 km	2018
A4	Autoroute A 4	Dakar-Tivaouane-Saint-Louis	200 km	Prévu en 2026

Source : Khalifa NDIONE Janvier 2024, données : Autoroute de l'Avenir

Toutefois, l'autoroute à péage joue un rôle crucial dans le développement des transports routiers de marchandises. En effet, l'utilisation de cette autoroute par les entreprises de transport ou les particuliers qui effectuent aussi des livraisons de colis permet une accélération de la livraison des produits. Dans cette optique, plusieurs modes de transport opèrent de manière régulière comme irrégulière dans le transport de personnes ou de marchandises ou la combinaison des deux. Aujourd'hui près de 55.000 véhicules d'après la SENAC utilisent l'autoroute à péage.

Tableau 3 : Coût du transport aller-retour sur l'autoroute à péage l'axe Dakar-Mbour des divers modes de transport

Mode de transport	Prix sur le péage
War Gaindé	7000 francs
Mini-bus	8000 francs
Bus DDD	12000 francs
Taxi 7 places	6000 francs
Car Ndiaga Ndiaye	3000-7000 francs

Source : Khalifa NDIONE, Avril 2024

De ce fait, chaque mode avec ses spécificités et ses apports à travers des approches différentes, mais aussi avec des coûts différents en fonction des catégories de véhicules qui empruntent l'autoroute à péage. Basée sur un principe d'usager payeur les tarifs de l'autoroute à péage sont souvent jugés chers par les chauffeurs et varient entre 7000 francs et 12.000 francs pour un aller-retour sur l'axe Dakar-Mbour.

2.3 Catégorisation des modes de transports de marchandises sur l'axe Dakar-Mbour

2.3.1 Les particuliers

Aujourd'hui, les modes de transports dits particuliers sont incontournables dans ce transport de marchandises ou livraisons de colis : un maillage de l'espace urbain, une facilité dans les négociations tarifaires, l'accessibilité, la rapidité et la flexibilité de ces modes de transports particuliers attirent une certaine clientèle dans le transport de marchandises surtout sur l'axe Dakar-Mbour. Les acteurs du transport particulier communément appelé « waar Gaindé », ou « taxi-bokko » traditionnellement connus pour leur rôle

dans le transport informel de personnes, ont compris que le transport de marchandise ou livraison de colis était une niche à exploiter et pouvant compenser les tarifs de l'autoroute à péage sur cet axe Dakar-Mbour déjà jugé cher par ces derniers. De ce fait, de Colobane à Croisement Cambérène passant par d'autres garages de véhicules particuliers comme Patte d'oie, Bunt Pikine, Keur Massar entre autres, ce type de transport de marchandises fait partie des quotidiens de ces chauffeurs et avec leurs véhicules transportent tous types de marchandises à acheminer vers Mbour.

Photo 2 : Pots de peintures et carton à transport vers Mbour au niveau de Patte d'oie



Source : Khalifa NDIONE, Janvier 2024

Dès lors on remarque que le transport de marchandises ou livraisons de colis par ces véhicules particuliers bien que prisés, se fait souvent dans des normes non édictées par le code de la route et peu importe la destination, l'importance

est que les produits transportés arrivent à destination pour eux.

Ainsi, dans ce domaine de transport de marchandises, les acteurs ont parfaitement maîtrisé le circuit de distribution en combinant transports de personnes et de colis. Par conséquent, ceux qui expédient les colis sur ces modes de transport se déplacent que rarement. Les colis sont confiés à des livreurs qui les transportent jusqu'aux garages, ensuite, ces modes de transport spéciaux, souvent illégaux et appelés war-gaindé, prennent le relais pour acheminer les colis vers leur destination finale. En effet, il importe de rappeler que sur la base de la confiance s'effectuent ces livraisons de marchandises sans aucun moyen de traçabilité des véhicules ou chauffeurs qui assurent ces livraisons car pour ces derniers, il suffit juste d'échange de numéros de téléphone.

Photo 3 : Un livreur qui amène une lampe de véhicules à livrer sur Mbour sous le pont de croisement cambérène



Source : Khalifa NDIONE, Janvier 2024

C'est ce mode de livraison qui est en vogue de nos jours dans le circuit de livraison de marchandises, presque dans toutes les gares ou garages clandestins, la livraison de colis devient un véritable soulagement pour les chauffeurs car permet d'alléger le coût de l'autoroute à péage. Dans ce cas, ces livraisons deviennent très intéressantes dans le circuit de distribution de marchandise. Ainsi, à la gare de baux maraichers M. Thiam, jeune entrepreneur venu livrer des colis pour Mbour disait « je suis un sérigraphe et souvent les gens me font des commandes en ligne de tee-shirts personnalisés que je viens livrer ici à la gare des baux maraichers car c'est plus proche de moi qui quitte Keur Massar ». A la gare routière de baux maraichers ce type de transport de marchandise aussi se fait avec les véhicules dit sept places qui assurent la navette Dakar-Mbour.

Photo 4 : Image sept places de la gare routière de baux maraichers avec des marchandises à livrer sur Mbour

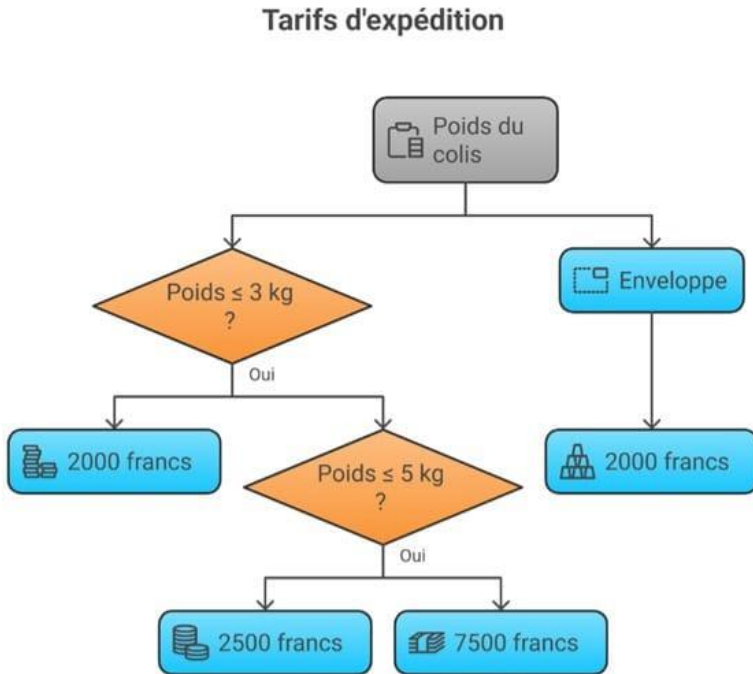


Source : Khalifa NDIONE, Février 2024

2.3.2 Le transport de marchandise : 3D(Dakar Dem Dikk)

Grâce à leur réseau de bus reliant Dakar et Mbour, ou Mbour Dakar, Dakar Dem Dikk et sa branche Sénégal Dem Dikk ont créé un système de livraison de colis extrêmement sécurisé et bien structuré. Ce réseau fait preuve d'une rigueur notable en matière de transport de passagers et de marchandises, tout en proposant aux clients une expérience inédite concernant l'acheminement de leurs biens. En effet, tous les produits ne sont pas transportés Sénégal Dem Dikk, car pour l'instant « nous livrons que des colis et des courriers dans la limite du possible » et il importe de rappeler que « tous les produits périssables sont interdits et y'a une exigence de présenter sa pièce d'identité ou extrait de naissance pour permettre une identification formelle des personnes qui font la livraison de ces colis aux abords de nos bus » dicit Mouhamadou Lamine NDOYE, chef du bureau du trafic interurbain à Sénégal Dem Dikk,. Dès lors, il est donc crucial de noter que dans l'ensemble du réseau du transport interurbain, Sénégal Dem Dikk applique des tarifs spécifiques pour chaque bagage à transporter comme colis dans les bus de Sénégal Dem Dikk, ces tarifs sont déterminés en fonction du poids des articles à transporter.

Figure 1 : Structuration des prix de marchandises sur les bus interurbains de Sénégal Dem Dikk



Source : Khalifa NDIONE, Mars 2024

En effet, chaque tarif est lié au poids du colis à expédier. Par conséquent, pour un colis pesant plus de trois kilogrammes, le coût correspond au prix d'un ticket de voyage, qui s'élève à 2500 francs dans les bus faisant la liaison entre Dakar et Mbour. Ainsi, si le poids du colis dépasse 5 kilogrammes et atteint environ 25 kilogrammes, le coût de la livraison de ce bien est calculé au prorata en multipliant par trois le tarif d'un passager sur leurs bus, qui

s'élève à 2500 francs. Ce qui fait que, dès que le colis à transporter dépasse les 5 kilogrammes le prix du colis équivaut à 7500 francs dans le réseau de transport de Sénégal Dem Dikk d'après les explications du chef du bureau du transport interurbain. Mais, il importe de rappeler que tous colis à transporter dont le poids ne fait pas 3 kilogrammes comme les enveloppes entre autres, le prix du transport de colis est à 2000 francs cfa.

Photo 5 : Image de colis à transporter au niveau de la gare de liberté 5 de Sénégal Dem Dikk



Source : Khalifa NDIONE, Février 2024

2.3.3 Le transport de marchandise : AIBD-DEM DIKK

Le transport interurbain de marchandise au niveau de Dakar-Dem Dikk est devenu incontournable pour cette dernière. Cette flexibilité, a permis à Dakar Dem Dikk de conquérir des marchés de livraisons de marchandises à travers toute sa flotte. Dakar-AIBD s'est imposé comme une destination prisée par Dakar Dem Dikk, proposant 21 trajets aller-retour qui rendent le transport de marchandises plus facile

grâce à un système bien organisé et maîtrisé, offrant une sécurité supérieure à celle des services informels de transports de biens. D'après Idrissa Sonko chef de gare à Dakar Dem Dikk trouvé au niveau de leur gare à HLM Grand Yoff, le transport de marchandise est très fréquent au niveau de Dakar Dem Dikk de ce fait « le prix des marchandises, est adjoint au prix du transport de personnes qui est de 6.000 francs cfa, avec 4 colis offert et lorsque le client dépasse les 4 colis autorisés, il lui est facturé le surplus de colis à 1500 francs par colis » donc comparé au tarif de Sénégal Dem Dikk, ici les marchandises sont facturés par colis et non par kilogramme sur les bus de AIBD-Dem Dikk.

Photo 6 : Bus de Dakar Dem Dikk



Source : Khalifa NDIONE, Avril 2024

Le dispositif décrit par I. Sonko met en évidence une organisation intégrée du transport de colis sur la ligne Dakar-AIBD. En effet, la tarification appliquée illustre une stratégie commerciale adaptée aux besoins des usagers : le

prix du transport d'une personne fixé à 6 000 FCFA devient, pour un client souhaitant uniquement expédier des colis, un forfait couvrant jusqu'à quatre colis. Au-delà de ce seuil, chaque colis supplémentaire est facturé à 1 500 FCFA. Cette formule, permet à la fois de simplifier la grille tarifaire et d'encourager l'utilisation du service pour l'acheminement de petits volumes de marchandises. Par ailleurs, le transport de colis est étroitement articulé au transport de personnes, avec des départs assurés chaque une heure, 24h/24 et 7j/7. Cette fréquence régulière garantit une grande fluidité logistique et réduit les délais d'acheminement. Elle confère ainsi à Dakar Dem Dikk un avantage compétitif sur l'axe reliant Dakar à l'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD).

La flexibilité opérationnelle constitue également un élément central du dispositif. En cas de surplus de marchandises à transporter, que ce soit à l'aéroport ou sur le site de Dakar, l'entreprise mobilise ses minibus initialement destinés au transport du personnel. Ces véhicules sont alors affrétés pour renforcer la capacité logistique et absorber les volumes supplémentaires de colis. Cette capacité d'adaptation témoigne d'une gestion dynamique de la flotte, permettant d'optimiser les ressources disponibles sans perturber la continuité du service. Dès lors, au-delà d'un simple service complémentaire, c'est un véritable système organisationnel structuré qui se déploie autour du transport de marchandises sur la ligne Dakar-AIBD. Il repose sur une tarification incitative, une fréquence des rotations et une flexibilité opérationnelle, traduisant l'intégration

progressive du transport de colis dans la stratégie globale de l'entreprise.

3. Discussion

Les résultats ont mis en évidence une forte diversité des pratiques de mobilité, marquée par une prédominance du transport routier, la persistance d'organisations informelles et l'adaptation permanente des usagers aux infrastructures disponibles. Il ressort également un lien étroit entre les transformations spatiales et la structuration des réseaux de transport, conformément aux analyses de D. Pumain et T. Saint-Julien (1979) qui soulignent que les dynamiques de mobilité sont indissociables des processus de changement urbain et de l'organisation des territoires.

Dans cette perspective, les travaux de J. Lombard (2015) apportent un éclairage fondamental sur la manière dont les transports sénégalais reposent sur un double ancrage : local, par la présence d'acteurs informels et de logiques territoriales propres aux réalités nationales.

Les travaux plus généralistes consacrés à l'économie des transports, tels que ceux de F. Mirabel et M. Reymond (2013), confirment cette tendance : le transport n'est pas seulement une activité logistique, mais un système soumis à des arbitrages entre coûts, temps, accessibilité et organisation spatiale. Ces paramètres façonnent fortement les comportements observés, notamment sur les axes à forte intensité comme Dakar-Mbour.

Les recherches récentes insistent également sur la nécessité de dépasser les approches purement techniques pour mieux comprendre les habitudes et les logiques d'usage.

À ce titre, T. Buhler (2015) critique les croyances dominantes dans l'analyse des déplacements, en montrant que les pratiques quotidiennes des usagers sont enracinées dans des routines, des représentations sociales et des contraintes locales. Cette perspective permet de mieux comprendre les choix modaux sur l'axe Dakar-Mbour, où la rapidité, le coût et l'accessibilité immédiate priment parfois sur la rationalité purement économique.

Enfin, l'étude rejoint les constats de C. Errouqui, M. Aïdi et F. Gras (2020), qui montrent que le transport routier de marchandises demeure structuré par une combinaison d'acteurs formels et informels, par des logiques d'adaptation rapide et par une économie souvent sous-réglée.

On peut dire ainsi que, les résultats de notre étude confirment les conclusions de ces auteurs selon lesquels : la prédominance du transport routier, l'importance des pratiques informelles, la dépendance aux infrastructures existantes et la tension entre modernisation et pratiques héritées structurent profondément la mobilité. Un contraste net apparaît toutefois : alors que plusieurs auteurs soulignent la difficulté à réduire les pratiques traditionnelles, nos résultats montrent une transformation plus rapide des usages sur l'axe Dakar-Mbour.

Conclusion

L'autoroute à péage Dakar-Mbour a cependant reconfiguré la mobilité interurbaine de marchandises en réduisant les temps de parcours tout en renforçant l'intégration de nouveaux modes de transports. Toutefois, cette modernisation infrastructurelle ne s'est pas traduite par une

formalisation complète du secteur. Au contraire, elle a encouragé une innovation dont s'est adapté des acteurs informels, notamment les « war-gaindé », qui ont investi le transport de colis pour compenser les coûts du péage et accroître leur rentabilité.

Cette mixité entre transport de personnes et de marchandises révèle deux formes de transports de marchandises structurantes fonctionnant parallèlement : d'un côté, des opérateurs formels comme Dakar Dem Dikk et Sénégal Dem Dikk proposant des services encadrés et sécurisés ; de l'autre, un réseau informel souple, rapide et territorialement ancré domine certains segments du marché. Ces résultats invitent à dépasser une lecture strictement technique de l'infrastructure pour interroger ses effets socio-économiques et réglementaires. La question centrale n'est plus seulement celle de la fluidité ou de la compétitivité, mais celle de la gouvernance des flux, de la traçabilité des marchandises et de l'intégration progressive des acteurs informels dans un cadre régulé. A cet effet une question mérite d'être posé : L'autoroute agit-elle comme un outil de substitution ou comme un accélérateur de recomposition des pratiques sur l'axe Dakar-Mbour ?

Bibliographie

SAKHO Pape et DIONGUE Momar, 2024. « Quid du secteur informel dans les politiques publiques de modernisation du système de transport urbain de Dakar ? », *Flux*, 2024/1, n°135-136, pp. 164-176.

BROTO André, 2022. *Transports : les oubliés de la République. Quand la route reconnecte le territoire*, Éditions Eyrolles, Paris.

BUHLER Thomas, 2015. *Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie, plaider pour une prise en compte des habitudes*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.

CÉDIS et BERTHET Thomas, 2012. *Transports et mobilité*, Indigo, Paris.

CROZET Yves, 2014. « Mobilité et vitesses des déplacements : vers une remise en cause de la tendance séculaire aux gains de temps ? », in FLONNEAU M., LABORIE L. & PASSALACQUA A. (dir.), *Les transports de la démocratie : Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, pp. 193-208, Presses universitaires de Rennes, Rennes.

ERROUQUI Christiane, AÏDI Marc et GRAS Florence, 2020. *Le transport routier de marchandise*, Le Génie éditeur, Paris.

FRÉTIGNY Baptiste, 2024. *Les transports et les lieux*, ISTE Group, Londres.

GODARD Xavier et TEURNIER Pierre, 2001. *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement*, Karthala, Paris.

LOMBARD Jérôme, 2015. *Le monde des transports sénégalais : ancrage local et développement international*, IRD Éditions, Marseille.

MIRABEL François et REYMOND Mathias, 2013. *Économie des transports urbains*, La Découverte, Paris.

PUMAIN Denise et SAINT-JULIEN Thérèse, 1979. *Les dimensions du changement urbain*, Éditions du CNRS, Paris.

SAVY Michel, 2017. *Économie du fret, management logistique, politique des transports*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.

HURÉ Maxim, 2019. *Les mobilités partagées : régulation politique et capitalisme urbain*, Éditions de la Sorbonne, Paris, 180 p.

NGOM Ndeye, 2011. *La problématique de la mobilité urbaine : l'accessibilité au centre-ville dakarois par le système de transport collectif routier*, Thèse de géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 318 p.

SAKHO Pape, **CHENAL Jérôme** et **KEMAJOU Armel**, 2017. *Villes africaines : mobilités et transports*, Boocs EPFL, 45 p.

ERROUQUI Christiane, **AÏDI Marc** et **GRAS Florence**, 2025 (3e éd.). *Le transport routier de marchandises*, Le Génie Éditeur.