



HAL
open science

Au Sénégal, les taxis clandestins de Dakar sont essentiels pour les déplacements quotidiens.

Pape Sakho, Gaelle Lesteven, Momar Diongue, Pascal Pochet

► To cite this version:

Pape Sakho, Gaelle Lesteven, Momar Diongue, Pascal Pochet. Au Sénégal, les taxis clandestins de Dakar sont essentiels pour les déplacements quotidiens.. 2023. halshs-04023702

HAL Id: halshs-04023702

<https://shs.hal.science/halshs-04023702>

Submitted on 25 Jul 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NoDerivatives 4.0 International License

Cet article est republié à partir de [The Conversation](#) sous licence Creative Commons. Lire l'[article original](#). Sakho, P., Lesteven, G., Diongue, M., Pochet, P. (2023). « Au Sénégal, les taxis clandestins de Dakar sont essentiels pour les déplacements quotidiens ». *The Conversation* (Éd. française), publié le 21 février 2023, 07:12. <https://theconversation.com/au-senegal-les-taxis-clandestins-de-dakar-sont-essentiels-pour-les-deplacements-quotidiens-199850>

Sous licence [Creative Commons Attribution/Pas de modification](#).

Règles de republication : <https://theconversation.com/fr/republishing-guidelines>

Au Sénégal, les taxis clandestins de Dakar sont essentiels pour les déplacements quotidiens

Publié : 21 février 2023, 07:12 CET

Auteurs

Pape Sakho, Maître de conférences CAMES, Université Cheikh Anta Diop de Dakar

Gaele Lesteven, Researcher, LAET, École nationale des travaux publics de l'État

Momar Diongue, Lecturer and Researcher, Université Cheikh Anta Diop de Dakar

Pascal Pochet, Researcher, LAET, École nationale des travaux publics de l'État

Déclaration d'intérêts

Les auteurs ne travaillent pas, ne conseillent pas, ne possèdent pas de parts, ne reçoivent pas de fonds d'une organisation qui pourrait tirer profit de cet article, et n'ont déclaré aucune autre affiliation que leur organisme de recherche.



Un garage de taxis clandos dans le centre-ville de Rufisque, dans l'agglomération de Dakar.

Les grandes villes d'Afrique se développent [à un rythme rapide](#). À Dakar, la capitale du Sénégal, par exemple, la population a presque doublé en 20 ans, pour atteindre [4 millions d'habitants](#) aujourd'hui.

Mais dans la plupart des métropoles, comme Dakar, les politiques d'aménagement peinent à suivre le rythme de la croissance urbaine. C'est également le cas du système de transport. Les transports publics jouent un rôle fondamental dans l'accès à la ville. Or, dans de nombreuses villes, ils sont défaillants, notamment dans les périphéries. Cela dégrade la qualité de vie de leurs résidents, qui habitent des quartiers où les emplois et les équipements de toute nature font défaut.

La satisfaction des besoins essentiels - tels que l'emploi, les interactions sociales, les soins de santé, l'éducation et l'alimentation - dépend de la mobilité. Dans un contexte où les revenus sont faibles et où les services et les équipements publics sont rares, se déplacer au quotidien est à la fois indispensable et difficile.

À Dakar, les autorités cherchent à mieux organiser le système de transport pour répondre à la demande croissante de déplacements. Deux lignes de transport à haute capacité - le Train Express Régional (TER) et le Bus Rapid Transit (BRT) - sont construites ou en cours de construction. Malgré cela, les transports publics restent insuffisants. Diverses formes de transport informel comblent ce manque, représentant une part importante des déplacements motorisés. Parmi eux, les taxis collectifs, communément appelés "taxis clandestins" ou "clandos". Mais ils sont illégaux car ils opèrent sans licence.

Les clandos sont généralement de vieux véhicules, sans signe distinctif sur la carrosserie, qui transportent quatre à six passagers. De nombreux clandos opèrent dans la région de Dakar. Il n'existe pas de chiffre officiel, car les clandos ne sont pas enregistrés. Cependant, d'après nos investigations, ils sont nettement plus de 5 000 à circuler quotidiennement. Les gens les connaissent car ils suivent des itinéraires fixes, quittant les "garages", ou lieux de prise en charge, lorsqu'ils sont pleins. La plupart du temps, les garages sont bien situés, près des routes principales ou des bâtiments importants. Les clandos desservent également les zones reculées. Ils sont plus chers que les bus mais offrent une meilleure qualité de service.

Les [recherches](#) que nous avons menées sur les déplacements quotidiens à Dakar mettent en évidence le rôle essentiel que jouent les clandos, notamment en périphérie. Même si les bus les considèrent comme des concurrents, dans la plupart des situations, les clandos leur sont complémentaires et gagneraient à être mieux intégrés aux stratégies d'aménagement et de mobilité des périphéries.

Comment se déplacer dans les périphéries dakaroises ?

[L'enquête ménages mobilité de 2015 à Dakar](#) et les enquête que nous avons réalisées en 2021 et 2022 montrent que les populations des périphéries dakaroises sont plus pauvres que le reste de l'agglomération, ont un accès limité aux transports publics et se déplacent principalement à pied. Lorsqu'elles recourent à des modes de transport motorisés, une part importante de leurs déplacements est effectuée en clandos.

Les habitants de la région de Dakar utilisent généralement les clandos pour deux types de déplacements :

- des déplacements domicile-travail, souvent longs, des périphéries vers le centre. Le clando est alors le plus souvent utilisé pour une partie seulement du déplacement, pour rejoindre l'arrêt de bus ou en revenir. Il permet d'éviter les longs trajets à pied et contribue de ce fait à augmenter le nombre de passagers dans les bus. La plupart de ces navetteurs sont des hommes.
- des déplacements internes aux périphéries. Ces déplacements sont relativement courts. Ils représentent près de deux déplacements sur trois effectués en clandos. Les personnes qui les utilisent forment un groupe varié : femmes au foyer, écoliers, travailleurs du secteur informel.

Les clandos sont appréciés pour leur rapidité et leur confort. Nos enquêtes montrent également qu'ils ont un coût pour les ménages. Cela explique pourquoi l'utilisation des clandos demeure épisodique, limitée à certains types de déplacements, comme les visites à la famille, l'accès au dispensaire ou le retour du marché.

Planification urbaine et clandos

La puissance publique centre ses efforts actuels sur l'organisation des transports publics autour du transport de masse. Elle considère que les modes informels, comme les clandos, sont voués à disparaître sous prétexte qu'ils entrent en concurrence avec les transports de masse, servant au mieux de mode de rabattement.

Pourtant, le double rôle des clandos comme mode complémentaire, à la fois en rabattement vers les arrêts de transport public et, plus important encore, pour les déplacements internes aux périphéries, compense largement leur contribution négative à la concurrence modale et à la congestion.

Les reconnaître permettrait de mieux tirer parti de leurs atouts et de leur laisser pleinement jouer leur rôle de support à la mobilité et à la vie quotidiennes des périphéries. En pratique, une telle reconnaissance par les autorités pourrait se traduire par une amélioration des conditions d'exploitation, une meilleure répartition des garages dans l'espace public, moins de harcèlement et de prélèvements de la part des forces de police. Elle permettrait également un accès facilité au crédit pour les conducteurs propriétaires de leur véhicule et les propriétaires-investisseurs afin de faciliter le renouvellement de la flotte des véhicules.

Ces éléments sont à considérer dans le cadre d'une approche plus générale de l'intégration urbaine des périphéries et de la nécessité pour l'action publique d'articuler urbanisme et mobilité. La prise en compte des clandos dans la planification des stratégies d'aménagement et de mobilité des périphéries permettrait d'encadrer un développement du système de mobilité qui se fait actuellement "par le bas". Elle contribuerait enfin à renforcer des opportunités d'emploi dans un marché du travail très tendu.