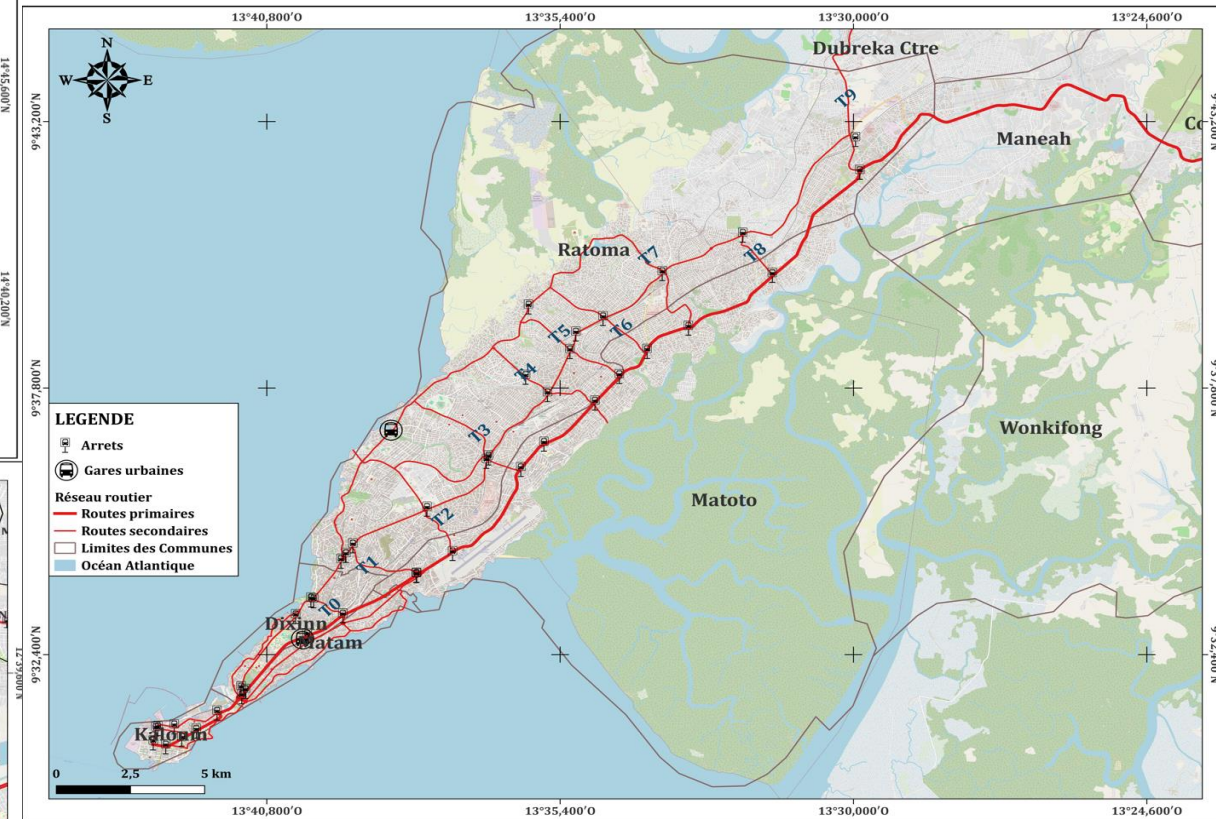
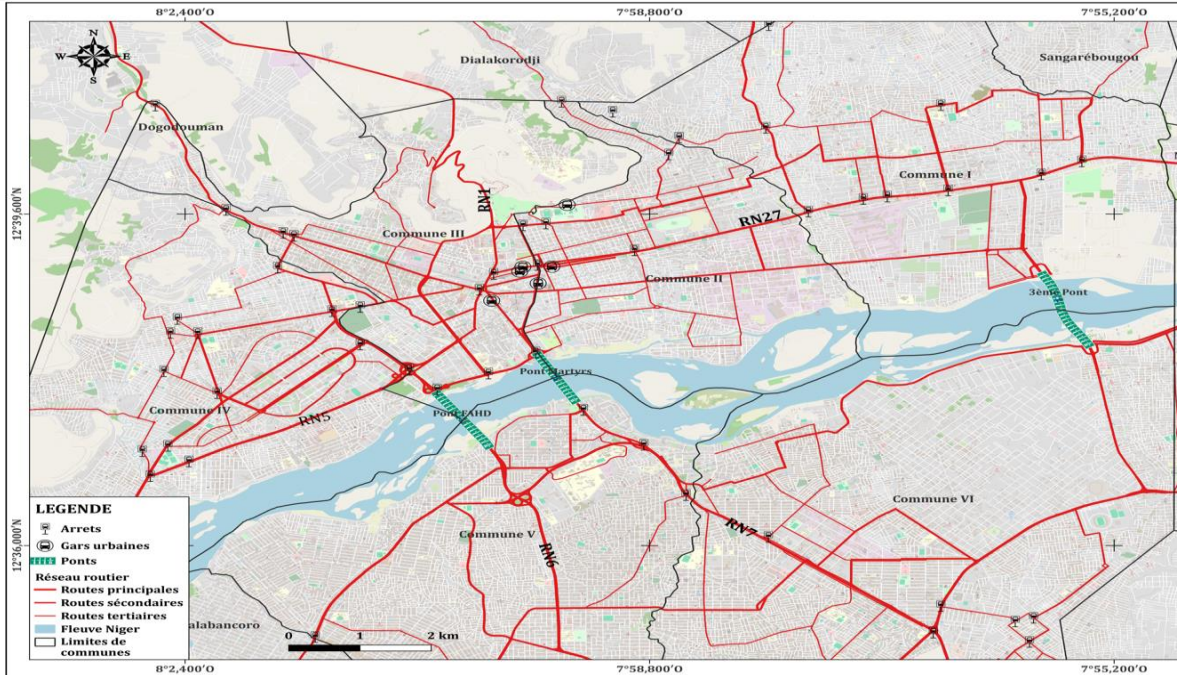
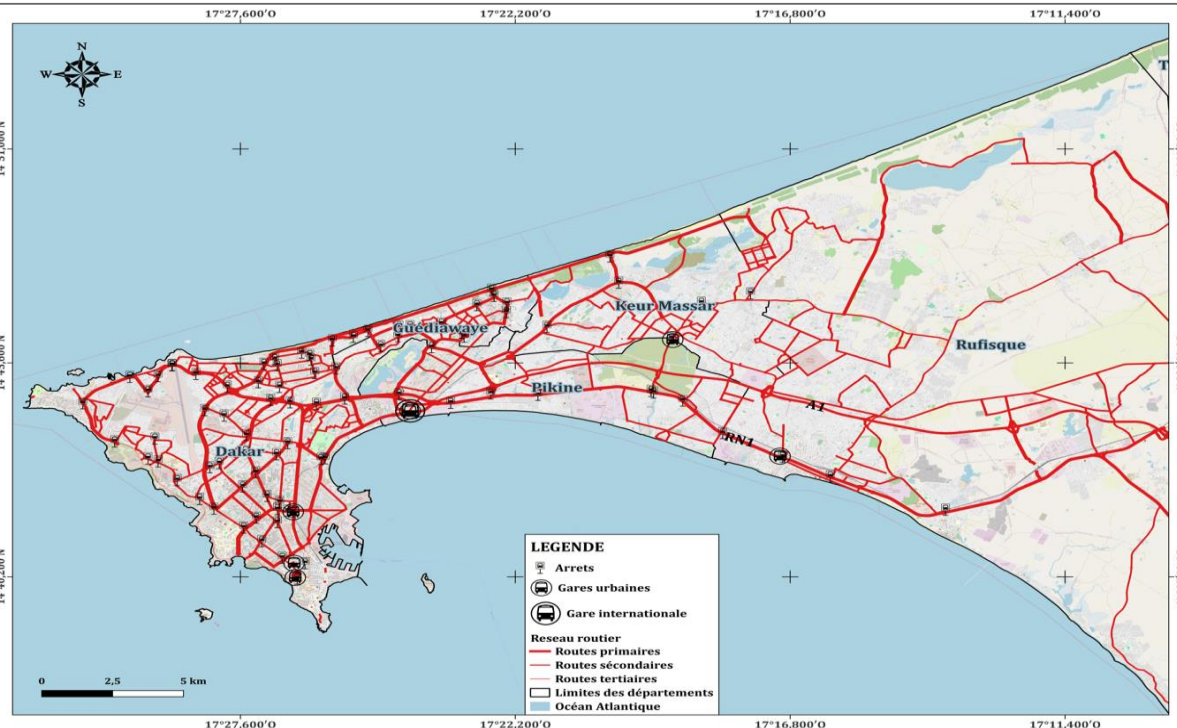




Plan

- ❑ Contexte et justifications
- ❑ Problématiques et question de recherche
- ❑ Objectif de recherche
- ❑ Outils et méthodes
- ❑ Résultats et Discussions
- ❑ Conclusion



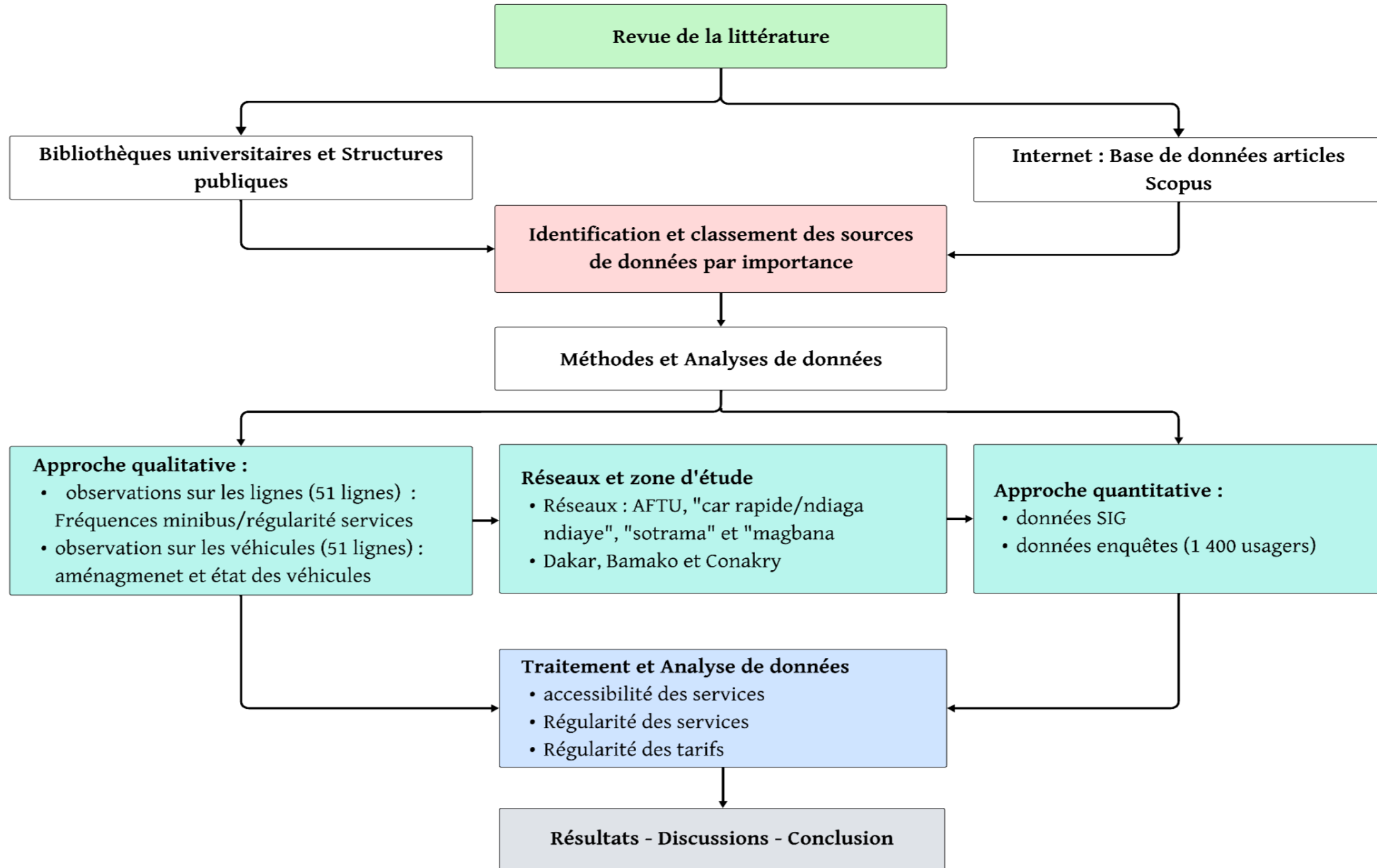


Éléments	Contenu
Contexte	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Transports publics africains (villes étudiées) : réseaux formels et informels (ou TA) – Domination du transport artisanal - service non planifié, irrégulier, matériel vétuste, externalités négatives (Godard, 2002 et 2008; Salazar, 2015; Behrens et al 2016).<input type="checkbox"/> Réformes TCA initiées (ex. Dakar/AFTU) pour professionnaliser et améliorer l'offre de TP (Behrens, 2016; Kumar et Diou 2010; Arroyo et Kumar, 2024).<input type="checkbox"/> Appui d'institutions internationales (Banque mondiale, EU) pour réformes similaires à Bamako et Conakry (SSATP, 2018 et 2020).
Justification	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Peu d'études comparatives récentes sur les réseaux de minibus dans les villes ouest africaines.<input type="checkbox"/> Peu de travaux évaluant spécifiquement l'impact du renouvellement des minibus sur la mobilité urbaine durable.<input type="checkbox"/> L'expérience de Dakar, après presque deux décennies, constitue un cas unique à comparer avec Bamako et Conakry qui envisagent une réforme similaire.
Problématique	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Les réseaux de minibus jouent un rôle de premier plan dans les 3 villes étudiées mais irréguliers, mal organisés et peu performants.<input type="checkbox"/> Trafic mixte, congestion, mauvaise gestion de la circulation, infrastructures routières limitées > mauvaise qualité de service<input type="checkbox"/> Les effets réels des réformes par le renouvellement du parc sur l'accessibilité des services de TP demeurent peu étudiés.
Question de recherche	Dans quelle mesure le renouvellement du parc de minibus (minibus réformés) contribue-t-il à améliorer l'accessibilité des services de transport urbain dans les capitales ouest-africaines de Dakar, Bamako et Conakry ?
Hypothèse de recherche	Les minibus réformés (NRM à Dakar) améliorent significativement l'accessibilité des services en termes de temps d'attente, de couverture du réseau et de tarifs par rapport aux anciens réseaux artisanaux (ARM) dans les capitales des pays du Sénégal, du Mali et de la République de Guinée.
Objectif de recherche	Evaluer l'accessibilité des services de transport par minibus dans les 3 villes, en comparant le modèle réformé de Dakar (NRM) aux réseaux artisanaux (ARM) toujours en activité, afin d'identifier les écarts et les leviers d'amélioration.



Outils et Méthodes

CERVIDA-DOUNEDON
www.cervida-togo.org





Résultat 1

Analyse Demande : Profil sociodémographique des usagers dans les trois villes

- ❑ 69 % ont moins de 35 ans ; seuls 6 % ont plus de 45 ans.
- ❑ 60 % sont des femmes ; 49 % sont célibataires, 46 % mariés.
- ❑ 71 % ont au moins le niveau primaire ; 28 % ont le bac, 18 % sont non instruits.
- ❑ 72 % travailleurs indépendants, élèves/étudiants et employés ; 17 % femmes foyer, 10 % chômeurs.

Des contrastes entre les villes

Variables	Dakar (ARM / NRM-AFTU)	Bamako (« Sotramas »)	Conakry (« Magbanas »)
Âge	Jeunes (< 35 ans) : - 80 % (ARM), - 66 % (NRM)	- Jeunes (< 35 ans) : 89 % - > 45 ans <10% minoritaires	- Jeunes (< 35 ans) : 44 % - > 45 ans : < 10 %
Sexe	-Hommes majoritaires : 61 % (ARM), 57 % (NRM) - Femmes : 39 % (ARM), 43 % (NRM)	- Femmes largement majoritaires : 76 %	- Femmes largement majoritaires : 72 %
Niveau d'instruction	- Élevé : 90 % au moins primaire - Supérieur : +50 % (NRM)	- Intermédiaire : 21 % supérieur - 31 % secondaire	- Faible : 44 % non-instruits - 8 % issus du système coranique
Motifs de déplacement	- Travail : 50 % (NRM), 38 % (ARM) - Études : 2 ^e motif	- Courses : 43 % - Études : 22-37 % - Travail : 18 %	- Courses : 47 % - Travail : 31 % - Cérémonies : 1 %



Résultat 2 : Analyse Offre



Dakar – NRM (AFTU)

- ❑ Créé en 2001 pour remplacer l'ARM ; 71 lignes gérées par 14 GIE appui technique CAPTRANS.
- ❑ Conventions et cahier des charges (niveau de service)
- ❑ Flotte récente (TATA, King Long), 50 places assises et debout ; montage entreprise SENBUS; garantie et SAV
- ❑ 1 million de passagers/jour ; AFTU = 35,2 % part modale en 2015.
- ❑ Dessert voiries primaires, secondaires et tertiaires



Dakar – ARM (Cars rapides/Ndiaga Ndiaye)

- ❑ Apparus dès les années 1940 ; institutionnalisés avec la SOTRAC dans les années 1970
- ❑ Véhicules anciens (30+ ans), Renault SG2 et Mercedes.
- ❑ Dessertes des axes majeurs seulement (radiales et pénétrantes)
- ❑ Réseau dense sans cadre formel ; arrêts aléatoires, tarifs parfois négociés, service de faible qualité



Bamako – ARM (SOTRAMA)

- ❑ Créée en 1978 en tant que société, elle s'est finalement retrouvée aux mains des exploitants individuels.
- ❑ Parc vétuste (Toyota/Mercedes, 23 places, +30 ans), réseau radial vers le centre.
- ❑ Dessertes des axes majeurs seulement (radiales et pénétrantes); 92 % des lignes sont radiales
- ❑ Part modale 69 % en 2019.



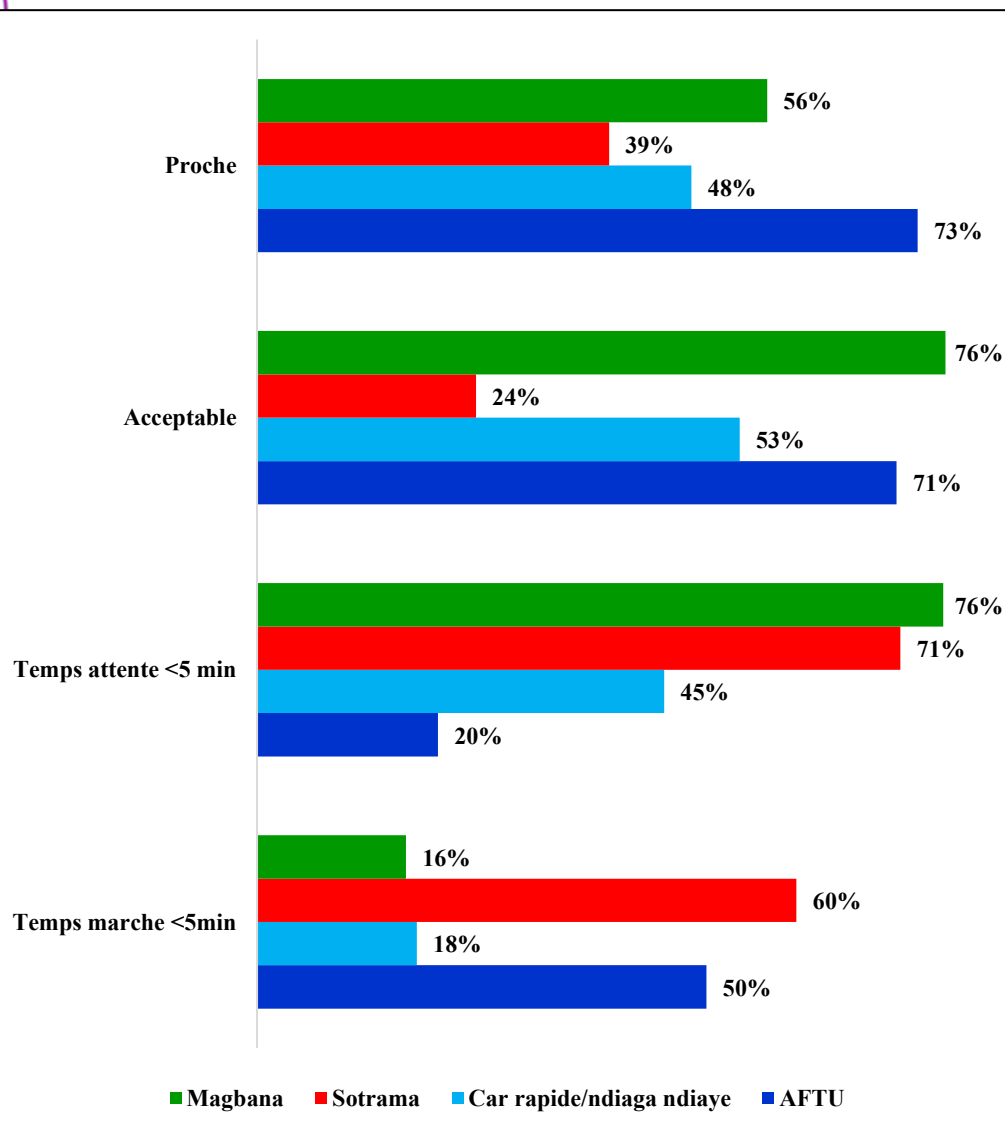
Conakry – ARM (Magbana)

- ❑ Magbana, tricycle et taxi collectif sont aujourd'hui la principale offre de TP après échec (TUC, SOTRAGUI, etc.).
- ❑ Magbana : Minibus (18–21 places) apparus dans les années 1990 ; Véhicules +30 ans.
- ❑ Offre TP dominée par taxis collectifs (80 %) ; minibus = 20 % (en 2019).
- ❑ Réseau longitudinal vers Kaloum ; difficultés d'accessibilité dans les quartiers.



Résultat 3 : Accessibilité services - Le réseau AFTU, avec des services plus accessible

CERVIDA-DOUNEDON
www.cervida-togo.org



Fréquences	Moyenne	Ecart-type	Coeff. variation
AFTU	11.58	6.97	60,18%
Car rapide/ndiaga ndiaye	6.40	6.79	106,09%
Magbana	2.17	2.25	103,69%
Sotrama	2.97	3.78	127,27%
Fréquences AFTU période	Moyenne	Ecart-type	Coeff. variation
HP	12.09	6.77	55,99%
HC	11.19	7.12	63,62%
Budget usager par jour	Moyenne	Ecart-type	Coeff. variation
AFTU	816	403	49,38%
Car rapide/ndiaga ndiaye	859	436	50,75%
Magbana	1 151	723	62,81%
Sotrama	525	154	29,33%

CV < 30% dispersion faible (homogène) – 30%<CV<100% dispersion modérée – CV>100% dispersion forte (très hétérogène)





Discussions

- ❑ **Accessibilité & Réseau** : Les services ARM sont accessibles avec peu d'attente (<5 min), mais leur couverture est inégale (Dembélé et al., 2022). À l'inverse, le NRM (AFTU Dakar) mieux structuré et plus équitablement réparti (Diaou et al, 2024; Kumar et Diou, 2010).
- ❑ **Régularité & Fréquence** : L'AFTU respecte mieux les fréquences (≈ 10 min), mais leur service reste irrégulier (conditions de circulation, défaillance suivi contrat et remboursement des prêts). Les ARM sont globalement non planifiés, peu fiables et avec des fréquences très irrégulières (retrouvent en même temps aux arrêts) (Godard, 2008 ; Mijares et al., 2016; Salazar, 2015; Behrens et al, 2016).
- ❑ **Tarification** : Le NRM offre des tarifs transparents et stables, contrôlés par les autorités (Arroyo et Kumar, 2024; Kumar et Diou, 2010) . Les ARM pratiquent des tarifs attractifs mais parfois négociables (SSATP, 2000), rendant parfois difficile toute prévision de budget de la part des usagers pour ces minibus.
- ❑ **Organisation & Gouvernance** : Le NRM est encadré par l'Etat (exploitation formalisée) (Arroyo et Kumar 2024, Diaou et al, 2025), contrairement aux ARM où les syndicats organisent l'exploitation à leur profit et souvent au détriment de l'intérêt général (Godard, 2008; Behrens et al, 2016).



Conclusion

- ❑ Étude comparative de l'accessibilité des réseaux de minibus à Dakar, Bamako et Conakry, selon des critères comme la régularité, la proximité et les tarifs.
- ❑ Les ARM offrent moins d'attente et l'affectation des véhicules sur les lignes demeure irrationnelle ; le NRM de Dakar est mieux structuré mais reste perfectible en régularité.
- ❑ Le financement des opérateurs à Dakar a amélioré l'accessibilité des services de TP, mais la qualité se dégrade (désaccords tarifaires, pratiques informelles, relâchement du contrôle).
- ❑ Absence d'une vision claire à la fin des remboursements des crédits, lacunes dans pérennisation de la réforme, intervention limitée des autorités aujourd'hui affaiblissent la gouvernance du NRM.
- ❑ Dakar peut inspirer d'autres villes (modèle pouvant être adapté aux contextes), mais son modèle ne doit pas être réduit à une logique commerciale ou financière.
- ❑ Créer ou renforcer l'autorité locale autonome qui doit être dotée de ressources pour renforcer la régulation et la durabilité du transport urbain (hiérarchisation services et intégration des modes).

Enjeux & Recommandations : La modernisation des ARM requiert une meilleure gouvernance, une régulation renforcée, et l'intégration des réseaux informels dans une politique de mobilité cohérente.



CERVIDA-DOUNEDON
www.cervida-togo.org

MERCI DE VOTRE ATTENTION



06/10/2025