

Acta SUNU XALAAT Supplementum

N° 3, Décembre 2025, PP. 316-330.

Le Train Express Régional de Dakar : une solution moderne aux défis de mobilité urbaine ?

**Auteurs : Dr Ibrahima SYLLA &
Serigne Omar DRAMÉ,**
Université Cheikh Anta Diop de Dakar

Résumé: La mobilité urbaine constitue un défi majeur pour les grandes villes africaines, notamment à Dakar. L'expansion démographique et spatiale des métropoles, combinée à une urbanisation rapide, crée une pression croissante sur les infrastructures de transport (Sakho et al., 2017). À Dakar, cette situation est exacerbée par la configuration en presqu'île, qui entraîne une congestion routière persistante, particulièrement aux heures de pointe.

Malgré la diversité des moyens de transport, l'offre reste insuffisante face à la demande. Cela complique les déplacements, notamment à cause de l'éloignement entre domiciles et lieux d'activité, ainsi que de la vétusté des infrastructures. De plus, l'urbanisation non maîtrisée et la concentration des activités économiques sur un espace restreint aggravent ces difficultés, faisant de la mobilité un enjeu stratégique pour la ville.

Pour répondre à ces défis, l'État du Sénégal a lancé le projet du Train Express Régional (TER) dans le cadre du Plan Sénégal Émergent. Ce train, qui reprend le tracé de l'ancien petit train bleu, relie désormais Dakar à Diamniadio en 45 minutes, traversant 17 communes et desservant 13 gares dans la première phase du projet. En modernisant les infrastructures, le TER ambitionne d'offrir un mode de transport rapide, fiable et adapté aux besoins croissants des usagers. Son fonctionnement repose sur des technologies intelligentes visant à optimiser l'exploitation ferroviaire et à améliorer l'expérience des voyageurs. Présenté comme une avancée majeure en Afrique de l'Ouest (Sylla, 2021), il suscite néanmoins des interrogations sur son accessibilité, son efficacité et son intermodalité avec les autres transports.

Cette communication analysera l'impact du TER sur la mobilité urbaine, en s'intéressant particulièrement à son accessibilité selon les lieux de résidence, aux gains de temps qu'il procure et à son intégration avec les autres modes de transport. L'étude repose sur trois sources principales : une enquête auprès des usagers, des entretiens avec les responsables et une analyse documentaire sur la mobilité urbaine et les transports de masse.

Mots-clés : Train Express Régional, Mobilité urbaine, Dakar.

INTRODUCTION

L'expansion urbaine rapide de Dakar s'accompagne de défis croissants en matière de mobilité. Avec une population métropolitaine dépassant 3,5 millions d'habitants et un taux de croissance démographique de 2,5% par an, l'agglomération dakaroise connaît une saturation progressive de ses infrastructures de transport (ANSD, 2023). Cette croissance urbaine non maîtrisée génère des dysfonctionnements majeurs dans l'organisation spatiale et les systèmes de transport (Sakho, 2018). La métropole est "handicapée par la difficulté à se déplacer en son sein, en raison de la localisation méridionale du centre politique et d'affaires sur la presqu'île et de la géographie des flux orientés vers le sud, qui engendrent une congestion généralisée des axes routiers" (Lombard, 2015).

Dans ce contexte, le Train Express Régional (TER), mis en service en 2021, représente une innovation majeure dans le paysage des transports urbains sénégalais. Reliant Dakar à Diamniadio sur 55 kilomètres avec 14 gares, cette infrastructure vise à désengorger les axes routiers saturés et à améliorer la connectivité entre le centre-ville et la périphérie. Le TER s'inscrit dans une démarche de modernisation des transports urbains, intégrant des technologies de pointe pour former un système de transport intelligent.

Cependant, l'introduction d'une nouvelle infrastructure de transport ne garantit pas automatiquement l'amélioration de la mobilité urbaine. L'appropriation par les usagers, l'intégration dans l'écosystème de transport existant et l'impact réel sur les schémas de déplacement constituent des enjeux cruciaux pour évaluer l'efficacité de cette innovation. Cette étude interroge dans quelle mesure le TER constitue une réponse effective aux défis de mobilité urbaine à Dakar.

L'objectif principal de cette recherche est d'analyser l'impact du TER sur les pratiques de mobilité urbaine dans l'agglomération dakaroise. Spécifiquement, elle examine les modifications des schémas de déplacement, évalue l'accessibilité spatiale et temporelle du système, et identifie les enjeux d'intermodalité. Cette analyse s'appuie sur une méthodologie mixte combinant enquêtes quantitatives, entretiens qualitatifs et observations de terrain, permettant une compréhension fine des dynamiques d'appropriation de cette infrastructure.

1. MÉTHODOLOGIE

1.1. Approche méthodologique

Cette étude adopte une approche mixte combinant données quantitatives et qualitatives pour analyser l'impact du TER sur la mobilité urbaine dakaroise. La méthodologie s'articule autour de trois piliers : recherche documentaire, enquêtes de terrain et traitement analytique des données.

1.2. Collecte des données
Enquête quantitative : Un questionnaire structuré a été administré auprès de 300 usagers du TER, sélectionnés selon un échantillonnage non probabiliste ciblé. La répartition s'est effectuée sur quatre gares stratégiques : Dakar (145 répondants, 48,3%), Colobane (55, 18,3%), Thiaroye (50, 16,7%) et Bargny (50, 16,7%). Cette répartition reflète la fréquentation différentielle des gares et permet une représentativité géographique des flux.

Tableau : Répartition des enquêtes par gare

Gare		
	Nb	% cit.
Dakar	145	48,3%
Colobane	55	18,3%
Thiaroye	50	16,7%
Bargny	50	16,7%
Total	300	100,0%

Source : Enquête Serigne Omar Dramé, Octobre et Décembre 2023

Entretiens qualitatifs : Des entretiens semi-directifs ont été menés avec des responsables institutionnels (SENER, APIX, ANAT, CETUD) pour recueillir des informations complémentaires sur la gouvernance et l'impact systémique du TER.

Observations de terrain : Des observations directes ont été réalisées aux abords des gares pour documenter les pratiques intermodales et l'organisation spatiale des flux.

1.3. Traitement des données

Les données quantitatives ont été traitées à l'aide des logiciels Sphinx et Excel, permettant des analyses descriptives et des croisements de variables. Les données qualitatives ont fait l'objet

d'une analyse thématique. La cartographie a été réalisée avec ArcGIS pour visualiser la répartition spatiale des usagers.

2. RÉSULTATS

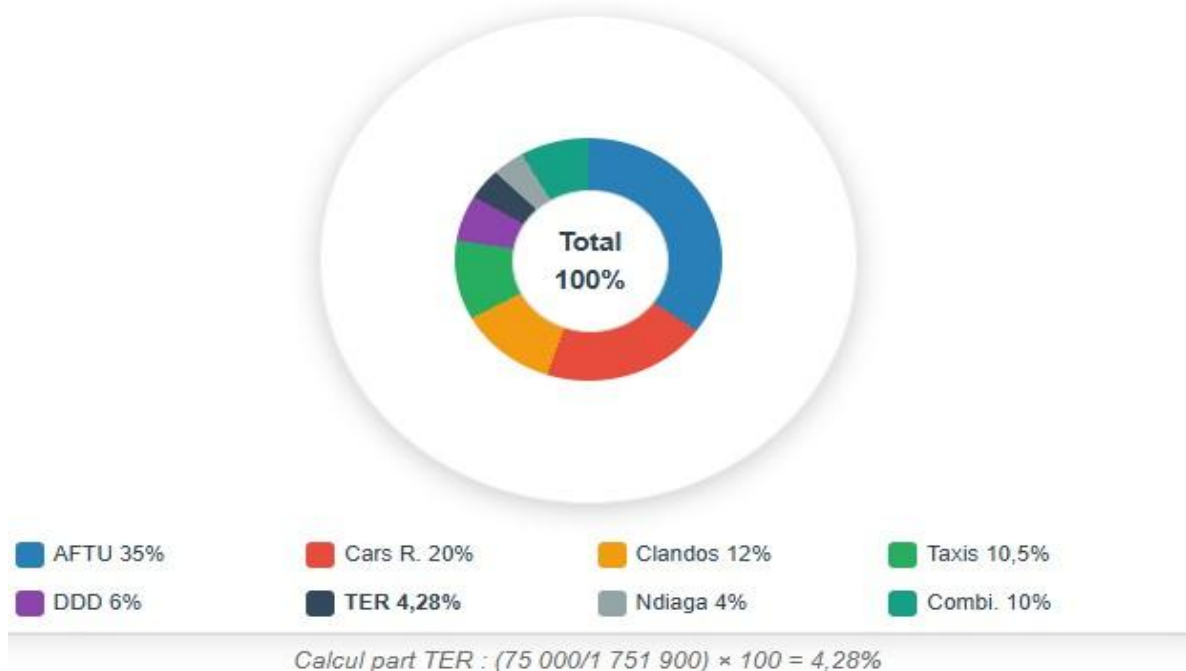
2.1. Impact sur les schémas de mobilité urbaine

2.1.1. Part modale et positionnement dans l'offre de transport

Le TER transporte quotidiennement environ 75 000 voyageurs selon les données officielles, représentant 4,28% du total des déplacements en transport public basé sur les données EMTASUD 2015 (1 751 900 déplacements/jour). Cette part reste modeste comparée aux modes dominants : AFTU (35%), cars rapides (20%) et taxis clandestins (12%).

Malgré cette part limitée, le TER occupe une position stratégique dans l'écosystème de transport dakarois. Sa fonction capacitaire (500 passagers par rame) et sa vitesse

Graphique: Répartition des déplacements en transports publics par jour à Dakar



Source: Rapport de l' EMTASUD, 2015

commerciale (45 minutes entre Dakar et Diamniadio) en font un mode de transport particulièrement attractif pour les déplacements de moyenne et longue distance.

2.1.2. Modifications des pratiques de déplacement

L'enquête révèle que 74% des usagers actuels utilisaient antérieurement d'autres modes de transport public, témoignant d'un report modal significatif. Ce transfert s'explique principalement par le gain de temps qu'offre le TER de Dakar. Cette transition massive depuis les transports en commun traditionnels (74,7%) témoigne de l'attractivité du TER. Le report modal significatif depuis les véhicules personnels (12,7%) et les taxis (11,3%) confirme également la capacité du TER à concurrencer les modes de transport individuels. Cette redistribution des flux révèle une véritable reconfiguration des pratiques de mobilité dans l'agglomération dakaroise.

Graphique: Moyen de transport utilisé avant la mise en service du TER

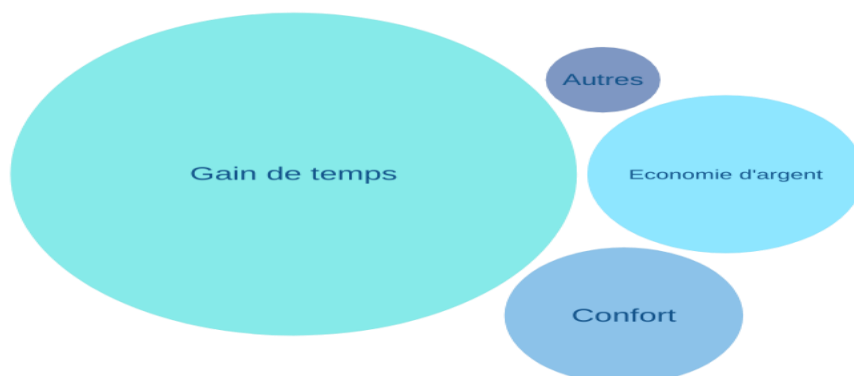


Source: Enquete Serigne Omar Dramé, Octobre et Décembre 2023

Avantages identifiés par les usagers

L'analyse des motivations d'adoption du TER révèle une hiérarchisation claire des avantages perçus par les usagers. Le gain de temps constitue l'avantage principal, cité par 97,7% des répondants, suivi par l'économie d'argent (23,3%) et le confort (17,3%).

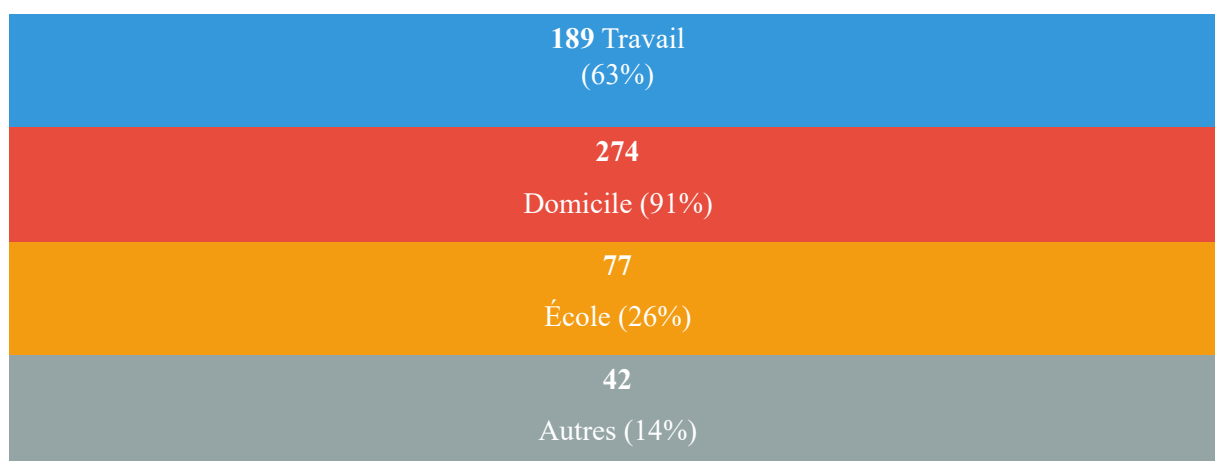
Graphique: Avantages identifiés par les usagers



Source: Enquete Serigne Omar Dramé, Octobre et Décembre 2023

Les déplacements domicile-travail constituent le motif principal (189 répondants sur 300), suivis des retours au domicile (274 répondants) et des trajets scolaires/universitaires (77 répondants). Cette répartition souligne le rôle structurant du TER dans l'organisation des mobilités quotidiennes.

Graphique : Motifs d'usage du TER



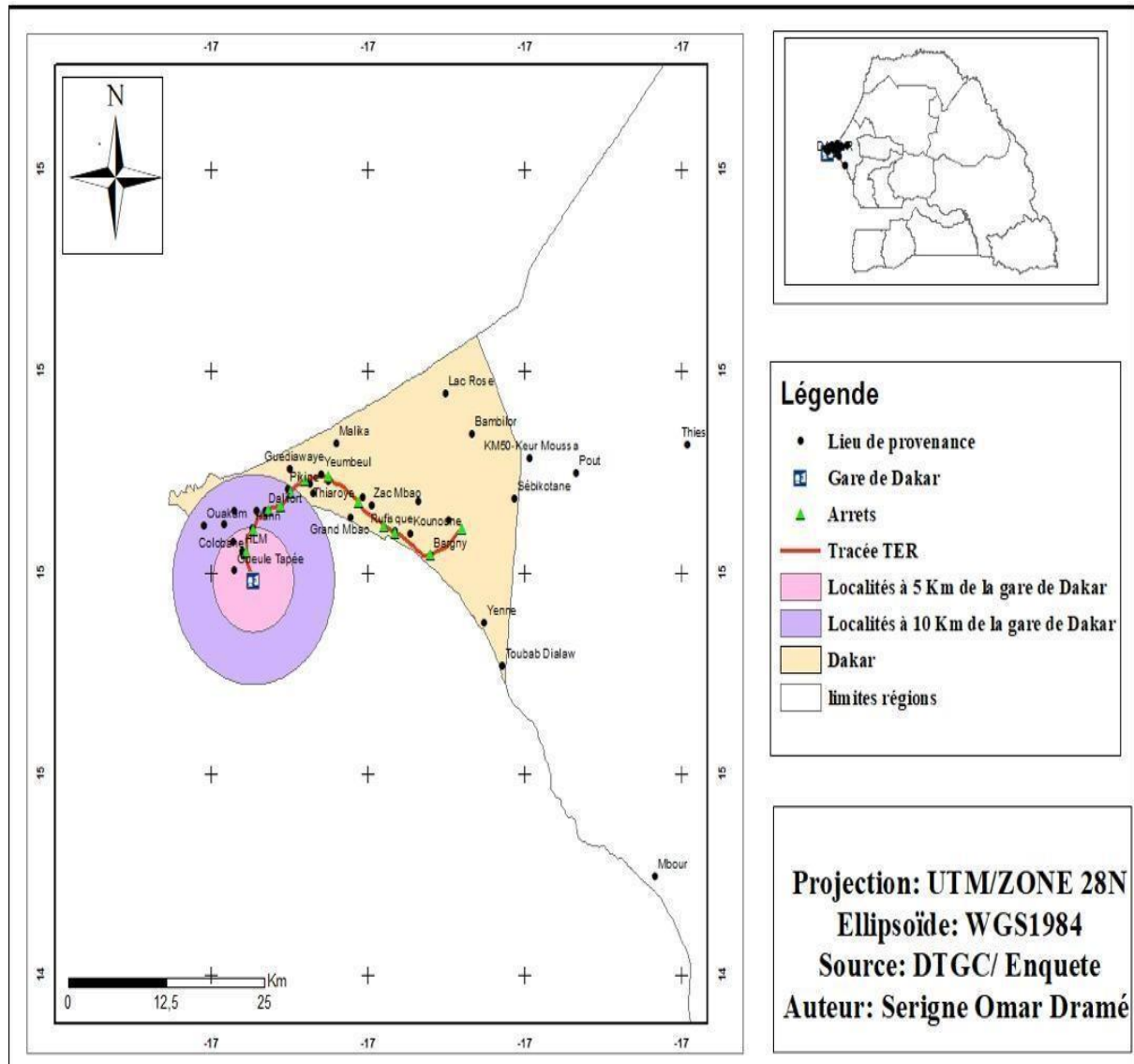
Source : Enquête Serigne Omar Dramé, Octobre et Décembre 2023

2.2. Accessibilité spatiale et temporelle

2.2.1. Géographie des bassins de clientèle

L'analyse des lieux de résidence révèle une concentration des usagers dans la grande banlieue : Pikine (12,3%), Rufisque (12,0%), Bargny (11,3%), Yeumbeul (9,7%) et Thiaroye (8,3%). Cette répartition confirme la fonction de désenclavement de la périphérie assurée par le TER.

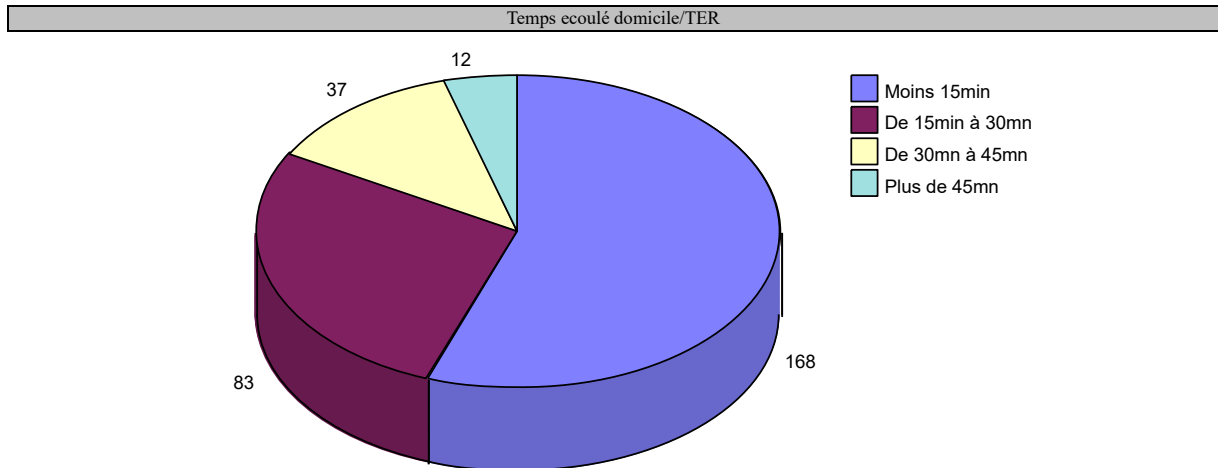
Carte: Lieu de provenance des usagers du TER



Toutefois, l'accessibilité spatiale reste inégale : 168 des usagers (56%) rejoignent les gares en moins de 15 minutes, 83 usagers (27,7%) nécessitent entre 15 et 30 minutes et 49 usagers (16

,3%) nécessitent 16% nécessitent plus de 30 minutes, révélant des disparités d'accessibilité selon la localisation résidentielle.

Graphique : Temps de trajet entre le domicile et la gare

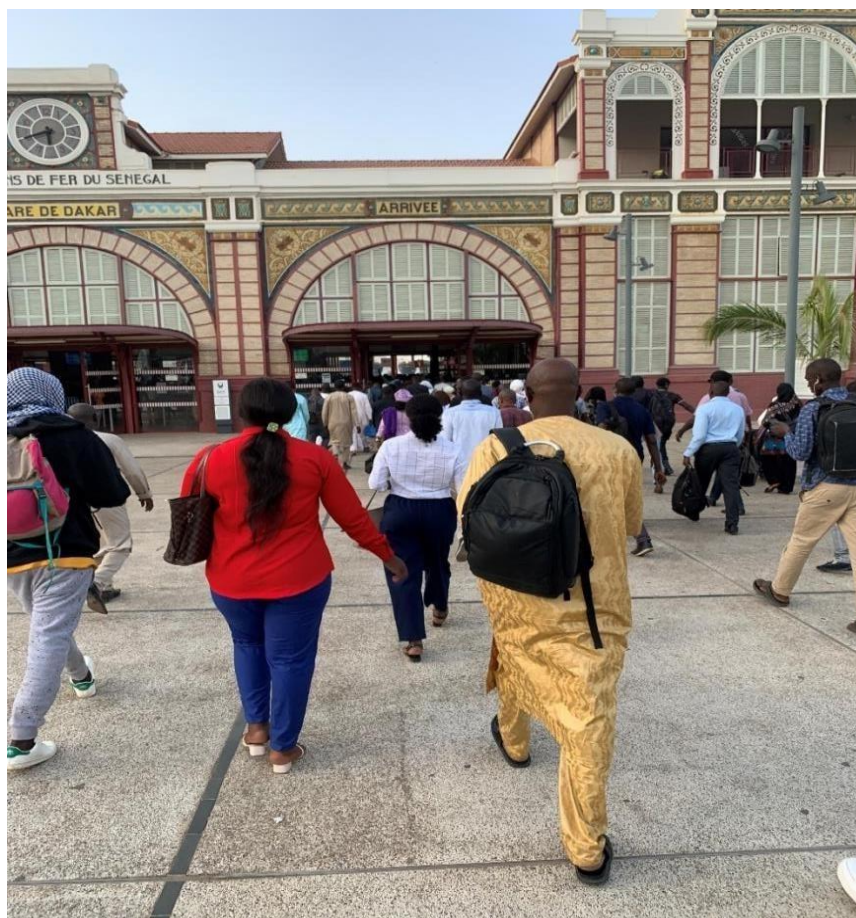


Source : Enquête Serigne Omar Dramé, Octobre et Décembre 2023

2.2.2. Impact sur l'accessibilité temporelle

Le TER réduit significativement les temps de déplacement comparé aux modes conventionnels. Le trajet Dakar-Diamniadio, réalisé en 45 minutes par le TER, nécessitait jusqu'à 2 heures en transport collectif aux heures de pointe. Cette performance temporelle constitue l'avantage concurrentiel principal du système.

Photo: Des usagers du TER rentrant à la gare de Dakar à l'heure de pointe du soir



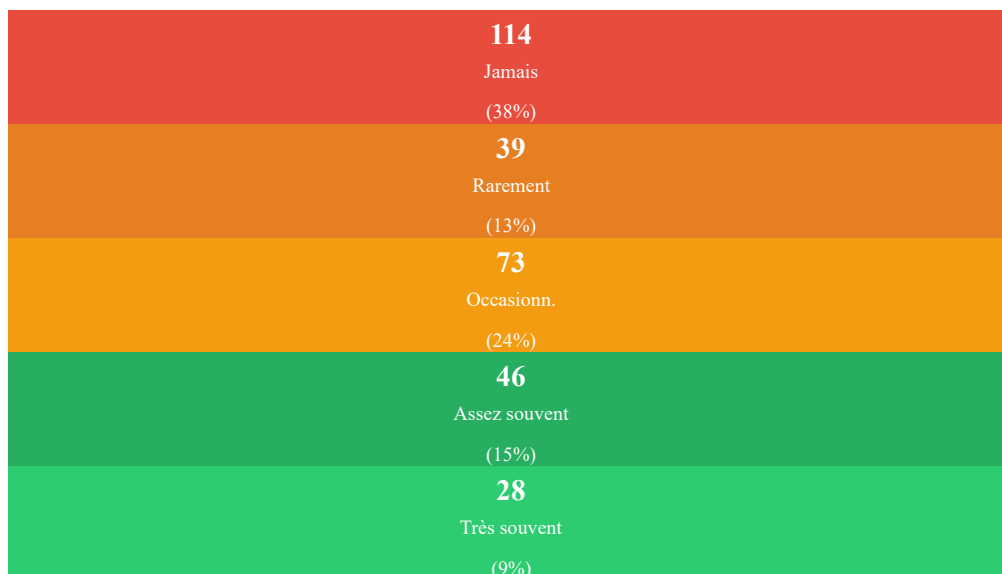
Source: Dramé, 2023

2.3. Enjeux d'intermodalité et d'intégration systémique

2.3.1. Pratiques intermodales observées

L'intermodalité reste largement sous-optimisée dans le système TER. L'enquête révèle que 51% des usagers déclarent que les bus sont rarement ou jamais disponibles à la sortie des gares, entravant la fluidité des correspondances.

Graphique : Disponibilité des bus à la sortie des gares



Source : Enquête Serigne Omar Dramé, Octobre et Décembre 2023

Face à cette carence, une intermodalité informelle s'est développée : 25% des usagers utilisent les taxis urbains pour compléter leurs trajets, tandis que 12% recourent aux mototaxis. Cette adaptation pragmatique révèle une résilience des usagers mais souligne les défaillances du système de transport intégré.

Photo : Des motos taxis garées a la gare de Keur Mbaye Fall



Source: Dramé, 2023

Photo : Garage de taxis clandestins à coté de la gare de Keur Mbaye Fall



Source: Dramé, 2023

2.3.2. Perspectives d'amélioration avec le BRT

L'introduction prévue du Bus Rapid Transit (BRT) reliant Guédiawaye au centre-ville pourrait améliorer l'intermodalité. Cette complémentarité TER-BRT nécessiterait cependant une coordination institutionnelle renforcée et l'établissement d'un système tarifaire intégré.

2.4. Report modal depuis le transport individuel

L'impact sur l'usage de la voiture particulière reste limité : seuls 13% des usagers enquêtés utilisaient antérieurement un véhicule personnel. Cependant, les observations aux gares de Bargny, Keur Mbaye Fall et Thiaroye révèlent la présence de parkings relais, indiquant des pratiques de stationnement-transfert chez certains automobilistes.

Photo : Des véhicules particuliers garés à la gare de Bargny



Source: Dramé, 2023

Cette appropriation partielle s'explique par plusieurs facteurs : localisation excentrée de certaines gares, insuffisances en matière d'intermodalité et persistance d'une culture automobile dans certains segments sociaux.

3. DISCUSSION

3.1. Le TER comme levier de recomposition des mobilités urbaines

Les résultats confirment que le TER constitue un facteur de recomposition des mobilités urbaines à Dakar, particulièrement pour les populations périurbaines. En réduisant les temps de déplacement et en offrant une alternative fiable aux modes traditionnels, il contribue à l'amélioration de l'accessibilité territoriale (Lombard, 2015).

Cependant, son impact reste géographiquement circonscrit aux zones desservies, creusant potentiellement les inégalités d'accessibilité entre quartiers connectés et non connectés. Cette sélectivité spatiale interpelle sur la nécessité d'une planification urbaine intégrée associant développement des transports et politique d'aménagement.

3.2. Limites structurelles et enjeux d'optimisation

La part modale limitée du TER (4,28%) révèle un potentiel d'optimisation important. Plusieurs facteurs explicatifs peuvent être identifiés : offre de desserte encore restreinte, défaillances de l'intermodalité et persistance de modes de transport informels moins chers mais moins performants.

L'absence de coordination entre les différents opérateurs de transport constitue un frein majeur à l'efficacité systémique. Comme le soulignent Crillon et al. (2022), "l'articulation entre la ligne TER et le système de mobilité dakarois ne constitue pas une priorité du projet". Cette observation appelle à une gouvernance métropolitaine renforcée des mobilités.

3.3. Vers un système de transport métropolitain intégré

L'expérience du TER révèle la nécessité de dépasser l'approche infrastructurelle pour adopter une vision systémique des mobilités urbaines. L'intégration tarifaire, la coordination des horaires et l'amélioration de l'information voyageurs constituent des leviers d'optimisation prioritaires.

L'enjeu réside dans la construction d'un écosystème de mobilité cohérent, articulant modes lourds (TER, BRT), transports collectifs conventionnels et modes de rabattement. Cette intégration suppose une évolution des modalités de gouvernance vers plus de coordination entre les acteurs publics et privés.

CONCLUSION

Cette étude révèle que le TER constitue une innovation significative dans le paysage des transports urbains dakarois, apportant des améliorations tangibles en matière d'accessibilité et de temps de déplacement pour les usagers des zones périurbaines. Avec 75 000 voyageurs quotidiens et une satisfaction élevée des usagers (97,7% citent le gain de temps), l'infrastructure démontre sa pertinence comme alternative aux modes de transport traditionnels.

Cependant, l'impact du TER sur la mobilité urbaine globale reste limité par plusieurs facteurs structurels. Sa part modale de 4,28% des déplacements en transport public, bien qu'importante pour un système récent, révèle un potentiel d'optimisation considérable. Les défaillances en matière d'intermodalité, avec 51% des usagers signalant l'indisponibilité fréquente des correspondances, constituent un frein majeur à l'efficacité systémique. L'analyse géographique des bassins de clientèle souligne le rôle structurant du TER pour les populations de la grande

banlieue (Pikine, Rufisque, Yeumbeul), contribuant à réduire les inégalités d'accessibilité territoriale. Cette fonction de désenclavement pourrait être renforcée par l'amélioration de l'accessibilité aux gares et le développement de modes de rabattement efficaces.

Les perspectives d'amélioration identifiées incluent le renforcement de l'intermodalité par la coordination avec le futur BRT, l'intégration tarifaire des différents modes de transport et l'amélioration de l'accessibilité fine aux gares. Ces évolutions nécessitent une gouvernance métropolitaine renforcée, capable de dépasser les logiques sectorielles pour construire un système de mobilité intégré.

En définitive, le TER constitue une première étape vers la modernisation du système de transport dakarois, mais son potentiel ne pourra être pleinement exploité qu'à travers une approche systémique intégrant l'ensemble des modes de transport dans une vision cohérente de la mobilité métropolitaine.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2023). *Situation économique et sociale du Sénégal en 2022*. Dakar : ANSD.
2. APIX (Agence nationale chargée de la promotion de l'investissement et des grands travaux). (n.d.). *Rapport d'étude d'impact environnemental et social tronçon Dakar-Diamniadio*. Synergie Environnement.
3. Banque Africaine de Développement (BAD). (n.d.). *Résumé de l'étude environnementale et sociale stratégique (EESS)*.
4. CETUD. (2015). *Rapport de l'EMTASUD : Enquête ménages mobilité sur les transports et l'accès aux services urbains de Dakar*.
5. CETUD. (2020). *Rapport d'activité : Pour une mobilité urbaine durable*.
6. Crillon, A., Lombard, J., & Ninot, O. (2022). Le train express régional de Dakar : un projet d'aménagement entre modernité et fragmentation. *L'Espace géographique*, 51(2), 142-158.
7. Crillon, A., Lombard, J., Sakho, P., & Diongue, M. (2022). *Le Train Express Régional au Sénégal : Où en est-on ? Infrastructure de transport de masse et système local de mobilité en Afrique subsaharienne : Quelle intégration ? Le cas du Train Express Régional (Sénégal)*. LMI Movida.
8. Lombard, J. (2015). Dakar, métropole ouest-africaine au défi de la mobilité urbaine. *Géoconfluences*. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiersregionaux/afrique-dynamiques-regionales/articles-scientifiques/dakar-mobilite>
9. Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement. (2019). *Politique sectorielle des transports 2018-2023*. Dakar : République du Sénégal.
10. Sakho, P. (2018). *Urbanisation et dynamiques métropolitaines à Dakar : enjeux de planification et de gouvernance*. Dakar : Presses Universitaires de Dakar.
11. Sakho, P., Bruez, F., Baillon, A., & Lombard, J. (2004). *Les rues de Dakar : Espaces de négociation des transports collectifs*. Autrepart, 115, 115-134.
12. Société d'Exploitation du Train Express Régional (SETER). (2023). *Rapport d'activité 2022*. Dakar : SETER.
13. SSATP. (2018, novembre). *Politiques de mobilité et d'accessibilité urbaines durables dans les villes sénégalaises*.
14. Sylla, O. B. (2022). *Le transport de masse au Sénégal : Cas du Train Express Régional (TER)*. Harmattan Sénégal.