



GLOBAL LABOUR INSTITUTE MANCHESTER
UNIVERSITÉ CHEIKH ANTA DIOP DE DAKAR

BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BRT) À DAKAR

Rapport de l'enquête
d'évaluation de l'impact
sur la main-d'œuvre 2020

Mamadou Bouna Timéra, Momar Diongue et Papa Sakho,
Laboratoire de Géographie humaine,
Université Cheikh Anta Diop, Dakar, Sénégal

Dave Spooner
Global Labour Institute, Manchester, Royaume-Uni

AVANT-PROPOS

Le présent Rapport provisoire d'enquête a été commandé par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) au Laboratoire de Géographie humaine (LABOGEHU) de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Sénégal et au *Global Labour Institute* de Manchester, Royaume-Uni. Il examine l'impact potentiel du système de bus à haut niveau de service (BRT) sur les moyens de subsistance et les conditions de travail des personnes qui dépendent du secteur des transports urbains de Dakar, en particulier celles qui sont employées dans l'économie informelle.

L'étude se veut une contribution à la campagne Nos transports publics (OPT) de l'ITF. Le programme OPT a pour objectif majeur de « promouvoir les transports publics de qualité et les villes inclusives en Afrique, y compris les emplois décents, une transition juste pour les travailleurs et travailleuses informels, une représentation syndicale forte et l'amélioration de l'accès à une mobilité abordable ».

En septembre 2019, une équipe de recherche de représentants syndicaux, dirigée par le Laboratoire de géographie humaine, a réalisé des enquêtes par questionnaire auprès de 181 travailleurs (134 hommes et 47 femmes) employés dans l'industrie des transports de Dakar.

Les enquêtes visaient à recueillir des données sur la main-d'œuvre dans le cadre du développement du BRT à Dakar. Les entretiens devaient permettre d'établir un profil démographique de la main-d'œuvre, des professions, de l'expérience et des qualifications professionnelles, des conditions et des relations de travail, des horaires et des conditions de travail, des revenus et des principaux problèmes rencontrés au travail. Le rapport avait aussi pour objectif de déterminer le niveau de sensibilisation des travailleurs et travailleuses au BRT.

Les enquêtes de rue s'accompagnaient d'une succession de séances des groupes de discussion (*focus groups*) destinées à apporter un éclairage supplémentaire sur les principaux problèmes rencontrés par les travailleurs et les travailleuses du secteur des transports, les problèmes auxquels est confronté le secteur du transport de voyageurs de Dakar, des idées d'amélioration, de réforme et d'attitudes à l'égard de la mise en service du BRT.

Les enquêtes de terrain étaient complétées par une recherche documentaire initiale visant à identifier les politiques et par une analyse du BRT, sa mise en service à Dakar et la question de la participation des communautés et de la main-d'œuvre dans la consultation, la planification et la mise en œuvre du BRT.

Ce projet constitue la deuxième évaluation de l'impact du BRT sur la main-d'œuvre pour le compte de l'ITF. Achevée en janvier 2019, la première évaluation a été réalisée à Nairobi par le GLI en partenariat avec l'*Institute for Development Studies* (IDS) de l'Université de Nairobi. Ce rapport peut être consulté ici : www.BRTlabourimpact.org.

Remerciements

Le LABOGEHU et le GLI souhaitent remercier toutes les personnes qui ont contribué par leur soutien et leur concours à l'étude et à la préparation du présent rapport, en particulier Gora Kouma, Secrétaire général de l'Union des Routiers du Sénégal (URS) ; Malick Diop, coordinateur du projet à Dakar ; Adama Soumaré, Maguette Diop et Aida Ba (Femmes dans l'emploi informel : Globalisation et Organisation - WIEGO) ; et Mohammed Safiyanu, Bayla Sow, Alana Dave, Ali Howes et Claire Clarke (ITF).

Nous tenons également à adresser nos remerciements à l'ensemble des participants à l'atelier national sur le BRT organisé en décembre 2019, qui a donné l'occasion de présenter les premières conclusions de la recherche – ils représentaient l'URS, la Fédération des Transports de l'UDTS et le Syndicat démocratique des Travailleurs du Transport routier.

Nous sommes particulièrement reconnaissants de l'excellent travail réalisé par l'équipe de recherche des syndicats qui a mené les enquêtes auprès des travailleurs :

- Adama Diokhane
- Elizabeth Ndong
- Mamadou Fall
- Mohamadou Diallo
- Momar Diagne
- Soukey Ka

Le GLI et le LABOGEHU souhaitent également remercier *Union to Union* et le Syndicat suédois des employés des services et des communications (SEKO) pour leur soutien à la réalisation de ce projet.

Pr Mamadou Bouna Timéra, Dr Momar Diongue et Pr Papa Sakho, Laboratoire de Géographie humaine, Université Cheikh Anta Diop, Dakar

Dave Spooner,
Global Labour Institute, Manchester
Janvier 2020

Contenu

Tableaux	4
Acronymes et abréviations.....	5
Introduction	6
Le système de bus à haut niveau de service (BRT).....	6
Le BRT à Dakar	7
L'industrie du transport routier de voyageurs à Dakar	10
Nouvelles tendances dans les moyens de transport	12
La main-d'œuvre dans les transports urbains à Dakar	14
Méthodologie de l'enquête	14
Analyse des données statistiques	16
Caractéristiques de la main-d'œuvre du transport informel à Dakar	17
Propositions des travailleurs	28
BRT – Implications pour la main-d'œuvre.....	31
Sensibilisation au BRT.....	31
Impact potentiel du BRT sur l'emploi	34
Conclusions et recommandations	38
Bibliographie.....	41
Annexes.....	42
Annexe A. Questionnaire d'enquête	42
Annexe B. Directives pour les groupes de discussion.....	48

Tableaux

Tableau 1.	Conventions de financement et de prêt.....	8
Tableau 2.	Personnes ayant utilisé les transports publics à Dakar (âgées d'au moins 14 ans, du lundi au vendredi) ..	12
Tableau 3.	Part des transports publics, lundi à vendredi	13
Tableau 4.	Déplacements types par mode de transport.....	13
Tableau 5.	Planning des enquêtes par questionnaire	14
Tableau 6.	Planning des groupes de discussion.....	15
Tableau 7.	Répartition de l'échantillon par site et par genre.....	16
Tableau 8.	Échantillon par âge et par genre.....	17
Tableau 9.	Ancienneté dans l'emploi	17
Tableau 10.	Ancienneté dans la profession actuelle	18
Tableau 11.	Plus haut niveau d'éducation atteint.....	18
Tableau 12.	Formation complémentaire par type.....	18
Tableau 13.	Profession et lieu de travail par genre.....	19
Tableau 14.	Proportion de travailleurs disposant d'un contrat de travail	20
Tableau 15.	Régularité du travail.....	20
Tableau 16.	Volume horaire de travail journalier	20
Tableau 17.	Nombre de jours de travail hebdomadaire	21
Tableau 18.	Salaire brut et modalités de paiement	21
Tableau 19.	Catégorie de dépenses	22
Tableau 20.	Fréquence des dépenses.....	22
Tableau 21.	Source de revenus.....	22
Tableau 22.	Problèmes de santé ou blessures au travail.....	22
Tableau 23.	Répartition des problèmes de santé.....	23
Tableau 24.	Causes des problèmes de santé des travailleurs	23
Tableau 25.	Détails des causes des problèmes de santé des travailleurs	24
Tableau 26.	Problèmes au travail	24
Tableau 27.	Problèmes au travail par catégorie.....	26
Tableau 28.	Travailleurs affiliés à une organisation.....	26
Tableau 29.	Membres d'une organisation par type d'organisation	27
Tableau 30.	Propositions des travailleurs par domaine prioritaire	28
Tableau 31.	Fréquence des propositions relatives à la mise en œuvre du BRT selon les préoccupations des travailleurs	28
Tableau 32.	Répartition des propositions d'amélioration du secteur des transports informels.....	29
Tableau 33.	Fréquence des propositions en faveur de la réduction des encombrements et de la pollution	29
Tableau 34.	Fréquence des propositions contre le harcèlement et pour la promotion de la santé et de l'hygiène	30
Tableau 35.	Proportion de travailleurs ayant entendu parler du BRT	31
Tableau 36.	Source de connaissances sur le BRT	31
Tableau 37.	Motifs de l'attitude vis-à-vis du BRT	32
Tableau 38.	Attitudes positives/négatives à l'égard du BRT	32
Tableau 39.	Impact perçu du BRT	33
Tableau 40.	Calcul des pertes d'emploi chez AFTU/DDD.....	34
Tableau 41.	Estimation du nombre de travailleurs au garage de Grand-Yoff	35
Tableau 42.	Nombre approximatif d'emplois menacés dans les terminaux	35
Tableau 43.	Gares et arrêts de bus des opérateurs sur les corridors et réseaux de rabattement du BRT.....	36

Acronymes et abréviations

AFTU	Association de Financement des professionnels du Transport Urbain (opérateur de minibus TATA)
ANSD	Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie du Sénégal
CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar
CFA	Communauté Financière Africaine
DDD	Dakar Dem Dikk (réseau/opérateur de bus à Dakar)
EMTASUD	Enquête-ménages sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar
EMTSU	Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar
GIE	Groupement d'Intérêt Économique
GLI	Global Labour Institute
ITF	Fédération internationale des ouvriers du transport
ITDP	Institute for Transportation and Development Policy
LABOGEHU	Laboratoire de Géographie humaine
SMIG	Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti
SOTRAC	Société de transport du Cap-Vert
TER	Transport express régional
WIEGO	Femmes dans l'emploi informel : globalisation et organisation

DEVISE

1 000 Francs CFA équivalent environ à 1,70 dollar US ou 1,52 euro (au 1^{er} janvier 2020)

INTRODUCTION

Ce rapport évalue les conséquences potentielles de l'introduction du BRT pour la main-d'œuvre du secteur informel des transports à Dakar, Sénégal, et vise à encourager la participation active des représentants des travailleurs des transports dans la création d'un système de transports public, moderne, accessible, efficient et respectueux de l'environnement à Dakar.

Il s'agit de la deuxième évaluation de l'impact du BRT sur la main-d'œuvre commandée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). Elle fait suite à une évaluation d'impact fructueuse menée à Nairobi qui, comme Dakar, compte un grand nombre de travailleurs qui dépendent actuellement de l'industrie informelle du transport urbain de voyageurs pour assurer leur subsistance.

Le système de bus à haut niveau de service (BRT)

Le système de BRT est un système de transport public qui vise à améliorer les capacités et la fiabilité de la mobilité dans les villes engorgées. Il s'appuie sur des voies dédiées qui sont interdites aux véhicules autres que les grands autobus exploités par les compagnies de BRT. Le BRT nécessite la construction de nouvelles routes, d'échangeurs, de terminaux et de stations modernes tout au long du parcours.

Partout dans le monde, des villes comme Dakar sont encouragées par la Banque mondiale et les services gouvernementaux nationaux à adopter le BRT afin de réduire les embouteillages, accroître l'efficacité et diminuer la pollution atmosphérique.

Un certain nombre de facteurs complexes interviennent pour déterminer ce qui constitue un système de BRT immédiatement identifiable, notamment la planification des services, l'infrastructure, la conception des stations, les communications et la prise en compte des piétons et des autres modes de transport.

L'*Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP) a élaboré la « norme BRT », un outil d'évaluation international qui sert à définir les meilleures pratiques de BRT.

Les critères les plus essentiels sont :

- Un droit de passage réservé
- L'alignement des voies de bus (réduisant au minimum les conflits avec les autres véhicules)
- Le paiement non embarqué des titres de transport
- L'aménagement des intersections (diminuant les retards aux intersections)
- L'embarquement à hauteur de quai

La norme BRT s'appuie sur un tableau de bord, qui permet d'évaluer les systèmes de BRT prévus ou déjà en service, comprenant 43 autres critères, avec un score total de 100 (voir www.itdp.org/the-brt-standard/).



BRT de Dar es Salaam

En Amérique latine, le BRT s'est généralisé : selon la définition du BRT, il fonctionne actuellement dans 55 villes. Le système BRT TransMilenio de Bogota, en Colombie, en service depuis 2000, est devenu le système type que les municipalités du monde entier ont été encouragées à adopter par les organismes de prêt et les instituts de recherche et de défense des intérêts, comme l'ITDP.

Le modèle de Bogota est bien plus qu'un simple ensemble de normes techniques de conception. Il comprend également un modèle opérationnel de partenariat public-privé, qui est supposé faire émerger un marché international pour les services de bus publics, sans fonds publics ni subventions. Les villes sont encouragées à régler le problème de l'informalité dans les transports urbains en créant un marché d'achat de services d'autobus auprès d'entreprises privées, parfois internationales. Le gouvernement assume le risque initial, garantissant les paiements aux opérateurs privés. L'absence de subventions publiques peut conduire à une tarification élevée, au risque d'exclure les pauvres, tout en limitant simultanément les services informels les plus abordables dont ils dépendent (Spooner, 2019).

Ces dix dernières années, plusieurs villes africaines ont adopté le BRT, avec des projets qui seraient en cours dans au moins 20 villes, déjà opérationnels ou à différentes étapes de planification. Rien qu'en Afrique du Sud, cinq projets sont dénombrés. Bien que des systèmes de BRT soient en service à Abuja et Lagos (Nigeria), Dar es Salaam (Tanzanie), Tshwane, Le Cap, Durban, Johannesburg et Port Elizabeth (Afrique du Sud), tous ne répondent pas intégralement aux spécifications d'un BRT ; et un, au moins, (Accra, Ghana) a effectivement été abandonné (Manga & Spooner, 2019).

La question fondamentale est de savoir si un BRT peut réussir sans subvention publique, en particulier dans les villes où le niveau de pauvreté est élevé. De nombreux planificateurs des transports, universitaires et professionnels des organismes de prêt estiment que tel n'est pas le cas. Il existe un lien évident entre les subventions publiques, l'accessibilité des tarifs du BRT pour les voyageurs et la nécessité pour les gouvernements de réduire la dette. Le débat est très animé chez les économistes et les planificateurs des transports sur la question de savoir si les subventions sont nécessaires, et si l'absence de subventions implique inévitablement que les tarifs soient accessibles aux seuls usagers de la classe moyenne. Pour certains, les systèmes de BRT devraient s'attacher expressément à détourner les classes moyennes de l'usage de leur véhicule et réduire la congestion, excluant par là même les plus démunis (Spooner, 2019).

Le BRT à Dakar

L'histoire du BRT à Dakar remonte à 2002, lorsque l'ancien maire de Bogota a visité la ville. Un atelier a été organisé par CONNEX, une société transnationale française de transport de voyageurs (qui fait maintenant partie du groupe Veolia), et SYSTRA, un groupe international d'ingénierie et de conseil spécialisé dans les transports publics. Cet atelier a suscité l'intérêt des autorités de Dakar pour l'exploration du potentiel de développement d'un système de BRT sur la période 2006-2008. L'idée était d'avoir une seule ligne de grande capacité menant au centre-ville de Dakar et un réseau limité d'axes de rabattement connectant les populations de Pikine et Guédiawaye (ITDP, 2004). Mais au fil du temps, les tracés devaient varier en fonction de décisions de planification plus générales concernant l'organisation de la zone urbaine de Dakar.

En mai 2017, la Banque mondiale a approuvé des prêts d'un montant total de 281 millions d'euros pour le financement d'un projet pilote visant à « améliorer la mobilité urbaine entre Dakar et Guédiawaye par le biais du développement d'un corridor de bus à haut niveau de service », devant être achevé et opérationnel d'ici 2023.

Le projet pilote adapte les itinéraires prévus pour tenir compte d'autres projets emblématiques : L'aéroport international Blaise Diagne, ouvert en décembre 2017, à 53 km du centre ville de Dakar ; l'autoroute Dakar-Diamniadio de 45 km, ouverte en 2013, qui relie Dakar au nouvel aéroport ; les nouveaux quartiers commerciaux et résidentiels autour de Diamniadio ; et, surtout, le réseau de Transport express régional (TER) pour relier le centre ville à Diamniadio et à l'aéroport.

Dans ce contexte, selon le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD), « la viabilité des investissements sur les projets de BRT et de TER dépend fortement de la mise en place des lignes de rabattement efficaces pour permettre l'intermodalité et l'intégration tarifaire du futur réseau de transport public urbain de Dakar » (Diaw, 2019).

En conséquence, les tracés du BRT comme des lignes de rabattement ont été revus pour permettre le partage de la demande entre les deux axes lourds de BRT et TER.



Carte 1. Itinéraire prévu pour le BRT | Source : CETUD, 2018

Le tracé proposé, d'une longueur de 18,3 km, comptera 23 arrêts, dont trois pôles d'échange aux terminaux de Guédiawaye, de Petersen et à Grand Yoff. Chacun des trois pôles d'échange comprendra un terminus de BRT, un terminus des lignes de rabattement et une station de taxis. On estime que les 26 lignes de rabattement répondront à 60 % de la demande pour le BRT et seront exploitées par l'Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain (AFTU) et Dakar Dem Dikk (DDD) (CETUD, 2017).

Le contrat de construction des échangeurs a été attribué à Ageroute, une entreprise publique du Sénégal.

Les terminaux proposeront des connections facilitées avec d'autres modes, disposeront d'emplacements de stationnement, d'accès piétons sûrs et sécurisés, et de connexions pratiques avec d'autres lignes de bus.

Un dépôt et un centre de contrôle opérationnel doivent être construits près du terminal de Guédiawaye, afin d'assurer la maintenance de la flotte et des systèmes et de fournir des services administratifs et des aménagements pour les chauffeurs (SCE / SAFEGE, 2017).

CONVENTIONS DE FINANCEMENT ET DE PRÊT

Le projet est financé par diverses sources, la Banque mondiale étant de loin le principal bailleur de fonds. Le plan financier comprend une contribution de 54 millions de dollars de la future société d'exploitation de bus.

TABLEAU 1. CONVENTIONS DE FINANCEMENT ET DE PRÊT

Partenaire/bailleur	Contribution (millions d'USD)	%
Banque mondiale	300,00	62
Banque européenne d'investissement	85,47	18
Fonds vert pour le climat	35,00	7
Futur opérateur de bus	54,00	11
Gouvernement du Sénégal	10,80	2
Total	485,27	100

(Source : CETUD, 2018)

DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES PROPOSÉES

L'autorité de transport de Dakar, le CETUD, est chargée de l'appel d'offres et de la gestion de l'exploitation du BRT. Créé en mars 1997, le CETUD est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique de réforme des transports urbains définie par le gouvernement pour la région de Dakar, notamment la définition des itinéraires, des contrats avec les sociétés d'exploitation, de la politique tarifaire, de la coordination entre les différents modes de transport (y compris l'affectation des recettes en cas d'intégration des prix) et de l'état et de la qualité des flottes pour lutter contre la pollution sonore et atmosphérique.

Tous les éléments fixes du projet appartiendront à l'État (tels que les infrastructures, gares d'autobus, systèmes, systèmes de billetterie et gares).

L'opérateur achète des autobus pour la ligne BRT et les équipements embarqués dans l'autobus. Il doit payer des frais d'exploitation au gouvernement du Sénégal.

L'arrangement opérationnel prévu consiste en un contrat de « délégation de service public » (UITP, 2019). De fait, la société d'exploitation assume le risque financier associé à la prévision du nombre de voyageurs et des recettes.

La flotte sera financée et exploitée par un opérateur privé sélectionné dans le cadre de procédures de partenariat public-privé. Les opérateurs locaux pourront devenir actionnaires de l'opérateur privé de BRT.

CONSULTATION AVEC LE SECTEUR ET LA MAIN-D'ŒUVRE DU TRANSPORT INFORMEL

À l'instar de projets similaires financés par la Banque mondiale, Dakar a dû entreprendre une étude de l'impact social et environnemental du BRT, en tenant compte plus particulièrement du déplacement forcé des populations – les communautés qui sont directement touchées par la construction de nouvelles routes et infrastructures – et des conséquences des perturbations temporaires pendant la phase de construction.

Les autorités ont organisé une série de consultations et de réunions avec les représentants des communautés et les résidents en 2015 et 2016. Mais l'incidence sur les sources de revenu des services de transport informel qui sont menacés par l'introduction du BRT n'a pas été prise en compte ou très peu, et les syndicats ou associations représentant les travailleurs du transport informel n'ont pas été consultés dans le cadre du processus (CETUD, 2017).

Ceci malgré la forte recommandation du rapport ITDP de 2004 intitulé *Pre-Feasibility Study for Bus Rapid Transit in Dakar, Senegal*, qui a attiré l'attention sur le fait que les autorités qui ont conçu le BRT devaient tenir compte de l'industrie du transport informel.

Le rapport de l'UITP met également l'accent sur l'absence de connaissances concrètes des décideurs quant aux effets éventuels des BRT sur les facteurs sociaux ou urbains.



Quelle que soit la proposition, il est certain qu'elle aura un impact énorme sur la vie quotidienne de milliers de travailleurs et de propriétaires du secteur des transports. Ces personnes sont susceptibles d'être extrêmement menacées par les changements et leur implication dans la conception opérationnelle est cruciale. Le grand public risque également de ne pas comprendre ce qui est fait, à moins qu'on ne lui explique. Les entreprises de relations publiques professionnelles peuvent jouer un rôle important à cet égard, en coopération avec des ONG.

Hook & Gautier, 2004

Il attire également l'attention des autorités sur un niveau de tarif (300 Francs CFA, soit 0,52 dollars US) qui pourrait exclure une partie des usagers potentiels visés.



Par exemple, ils ne disposent pas de données factuelles indiquant si les systèmes BRT contribuent de manière significative à l'amélioration des perspectives d'emploi, à la lutte contre l'exclusion sociale ou à l'amélioration de la qualité de la vie.

UITP, 2019



Source : ITF

L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS À DAKAR

Les transports publics à Dakar sont constitués d'un ensemble diversifié de services relevant de l'économie formelle et informelle, mais parfois les frontières entre l'informel et le formel ne sont pas claires.

Ils peuvent être définis sommairement comme suit :

- les services d'autobus officiels – où les chauffeurs, les receveurs et autres personnels essentiels perçoivent un salaire régulier de la part du propriétaire du véhicule conformément à la législation du travail ; et
- les opérations informelles – dominées par le « système d'objectifs » selon lequel les chauffeurs doivent payer au propriétaire une redevance journalière (en fait, la location du véhicule), après quoi ils peuvent conserver le solde des tarifs perçus une fois leurs propres dépenses couvertes (telles que le carburant, les salaires des receveurs et les pots-de-vin versés à la police). Le propriétaire et l'employé concluent un accord verbal sur la rémunération qui fait fi de la législation du travail. Les objectifs imposés peuvent être très élevés, en général autour de 15 000 Francs CFA (26 dollars US) par jour, ce qui entraîne d'interminables journées de travail, de nombreux accidents, une conduite dangereuse, car les chauffeurs se font concurrence pour les passagers.

Le transport urbain informel est dominé par les minibus « cars rapides » et « Ndiaga Ndiaye ».

Les cars rapides sont le plus ancien mode de transport public à Dakar, apparu pour la première fois en 1947. Les bus sont des véhicules utilitaires légers fabriqués par Renault qui ont été transformés pour le transport de voyageurs, avec une capacité d'environ 25 places assises. Leur histoire a connu plusieurs phases, de l'interdiction à la tolérance puis à l'acceptation implicite, et ce n'est que dans les années 1970 que leur rôle sur le marché des transports publics a été pleinement reconnu. Les pouvoirs publics ont alors tenté de les réglementer en précisant les tarifs, les horaires et les itinéraires, et en encourageant les propriétaires à remplacer leurs véhicules. Mais peu d'opérateurs se sont conformés à la réglementation et le caractère informel des cars rapides a toujours cours.

Les Ndiaga Ndiaye sont des camions diesel Mercedes-Benz, transformés pour accueillir de 35 à 45 passagers. Un grand porte-bagages sur le toit peut être utilisé pour transporter des sacs personnels, des pièces de rechange et des produits agricoles. Les véhicules Ndiaga Ndiaye sont apparus dans les années 1980. Comme les cars rapides, il s'agissait de véhicules utilitaires légers qui avaient été transformés pour le transport de voyageurs. Les Ndiaga Ndiaye proposaient des services interurbains après le dépôt de bilan du service de transport public urbain de Dakar.

Dans les années 1990, les Ndiaga Ndiaye ont d'abord assuré des services de transport au profit des employés, notamment pour les dockers entre leur domicile et le port. Ils ont ensuite étendu leurs activités aux services de transport public entre Dakar et sa banlieue. Dans les années 1990, dans un contexte d'urbanisation

Car rapide



rapide et de croissance démographique marquée, l'ancienne société publique de bus SOTRAC n'a pas su répondre à la demande croissante de transport. Le nombre de cars rapides et de Ndiaga Ndiaye n'a cessé d'augmenter, atteignant 2 500 à 3 000 véhicules, soit environ deux tiers de la flotte totale de transport de voyageurs. La plupart des cars rapides et des Ndiaga Ndiaye appartenaient à de petits opérateurs, qui ne possédaient généralement qu'un seul ou quelques véhicules.

Chaque bus car rapide ou Ndiaga Ndiaye est exploité par un chauffeur et au moins un apprenti, bien que beaucoup en comptent deux ou trois. L'apprenti est chargé d'encaisser le paiement des titres de transport, de charger les cargaisons et de signaler les arrêts. Généralement, les apprentis se tiennent sur le pare-chocs arrière, s'agrippant à la porte ou au porte-bagages lorsque le bus est en mouvement, et signalent les arrêts au chauffeur en frappant sur la cabine.

Invoquant le vieillissement du parc d'autobus, la pollution et le danger associés aux cars rapides et aux Ndiaga Ndiaye, le gouvernement sénégalais s'efforce de les remplacer par des autobus Tata plus récents et, en 2016, le Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD) a annoncé des plans pour éliminer progressivement ces deux types de véhicules d'ici 2018.

À Dakar, les principaux opérateurs de transport public de l'économie formelle sont **Dakar Dem Dikk (DDD)** et les **minibus Tata-AFTU**.

Au début des années 1990, l'ancienneté et la vétusté des véhicules de transport de voyageurs ont conduit les autorités à lancer un ambitieux programme de réglementation et de professionnalisation de leur activité et de renouvellement du parc automobile. Cependant, en raison de la forte opposition des petits

opérateurs, le projet n'a été réellement mis en œuvre qu'en 2003, grâce à un financement de la Banque mondiale. Le programme de renouvellement était basé sur un crédit-bail d'une durée de cinq ans, l'opérateur contribuant à hauteur de 25 % du prix d'achat du nouveau véhicule. Ce montant a été financé par une prime à la casse de l'ancien véhicule (1 à 2,5 millions de francs CFA).

Dakar Dem Dikk (« aller-retour » en wolof, la langue locale) est l'actuelle compagnie publique de bus. La compagnie a été créée en 2000 après la faillite de la Société de Transport du Cap-Vert (SOTRAC), suite à une longue période de difficultés de gestion, de pertes financières et de déclin de sa position sur le marché des transports publics. Depuis 2015, DDD gère 17 lignes à Dakar, transportant dans ses 408 bus 50 millions de passagers par an.

Les minibus Tata sont organisés en 14 groupements d'intérêt économique (GIE) qui se sont regroupés pour former l'Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain (AFTU). L'AFTU réunit les transporteurs, les ministères de l'Économie, des Finances et des Transports et le CETUD. Elle a été créée comme programme pilote pour le renouvellement du parc de minibus de transport urbain, à l'initiative du gouvernement sénégalais avec le soutien de la Banque mondiale. Depuis 2005, les minibus TATA ont remplacé 1 607 cars rapides et Ndiaga Ndiaye.

L'AFTU assure le suivi des contrats de crédit-bail et joue le rôle d'intermédiaire entre les GIE, d'une part, et le CETUD et le fournisseur de véhicules, d'autre part. Les opérateurs s'engagent à emprunter les itinéraires tracés par le CETUD et à respecter ses exigences en matière de fréquence des départs, de tarification, de billetterie et de formation. Les premiers véhicules neufs étaient indiens, fabriqués par Tata, mais ce fabricant a ensuite été

Ndiaga Ndiaye



remplacé par l'entreprise chinoise King Long. Les véhicules sont des bus de 40 places, toujours connus localement sous le nom de Tata. Quelque 300 opérateurs, à la tête de 1 300 véhicules en ordre de marche, desservent actuellement près de 60 itinéraires. Toutefois, il est encore fréquent que les itinéraires et les fréquences de départ prédéfinis ne soient pas respectés (Orrico Filho, Ribeiro et Thiam, 2015). La surcharge des véhicules et la pénibilité des trajets sont régulièrement évoquées par la presse.

Lorsque les nouveaux bus Tata (voir ci-dessous) ont été mis en service en 2005, ils étaient relativement bien gérés, mais après quelques années, ils avaient fini par rejoindre l'industrie informelle, avec des chauffeurs et des receveurs employés sous le régime du « système d'objectifs » (Faye, 2012).

Malgré la croissance des services de Tata, de nombreux opérateurs de cars rapides et de Ndiaga Ndiaye n'ont toujours pas adhéré au programme de renouvellement des véhicules et continuent de travailler comme par le passé.

D'après un résumé de Olvera, Plat & Pochet, 2016



Minibus TATA AFTU

Nouvelles tendances dans les moyens de transport

S'appuyant sur des données de 2000 et 2015 (tableau 2), Olvera, Plat et Pochet ont montré que les bus Tata-AFTU, qui n'existaient pas en 2000, étaient devenus en 2015 le moyen de transport public le plus utilisé – par près d'un habitant sur cinq, tous les jours du lundi au vendredi. Cette croissance s'est opérée au détriment des cars rapides et Ndiaga Ndiaye auxquels ils se sont substitués. Ces derniers ont connu un déclin rapide, bien qu'ils soient toujours utilisés par un habitant sur sept.

En 2015 (tableau 3), plus de 80 % des déplacements motorisés du lundi au vendredi s'effectuaient via les transports publics. Parmi ceux-ci, les quatre modes les plus utilisés étaient : les minibus de l'AFTU (Tata) (36 %) ; les cars rapides (20 %) ; les taxis illégaux (12 %) ; et les taxis (10,5 %). Les bus de Dakar Dem Dikk représentaient 6 %, les Ndiaga Ndiaye 4 %, et les autres minibus et les Petits Trains de Banlieue (PTB) représentaient chacun 1 % des déplacements dans les transports publics. (SITRASS/CUREM, 2015).

TABLEAU 2. PERSONNES AYANT UTILISÉ LES TRANSPORTS PUBLICS À DAKAR (ÂGÉES D'AU MOINS 14 ANS, DU LUNDI AU VENDREDI)

Pourcentage des personnes qui ont utilisé un ...	2000	2015	2015-2000
Bus Tata-AFTU	0	19,5	+19,5
Clando – taxi collectif sans licence ¹	6,6	9,1	+2,5
Bus Dakar Dem Dikk ²	2,5	4,0	+1,5
Taxi	5,1	5,8	+0,7
Minibus Car rapide	17,9	11,1	-6,8
Minibus Ndiaga Ndiaye	13,0	3,6	-9,4
Personnes utilisant un moyen de transport public au moins une fois par jour³	30,8	37,9	+7,1

¹ En 2000, cela comprenait les taxis verts

² Bus SOTRAC en 2000

³ La valeur est inférieure à la somme de la colonne car si un individu a utilisé plus d'un mode de transport public, il n'a été comptabilisé qu'une seule fois

Source : (Olvera, Plat, & Pochet, 2016)

TABLEAU 3. PART DES TRANSPORTS PUBLICS, LUNDI À VENDREDI

Mode de transport	% Trajets
Bus Tata-AFTU	36%
Cars rapides	20%
Clandos (taxis clandestins)	12%
Taxis	11%
Dakar Dem Dikk	6%
Ndiaga Ndiaye	4%
Autre	1%
(Intermodal)	10%

Source : (SITRASS/CUREM, 2015), EMTASUD 2015

Pour l'heure, l'étude n'inclut pas les autres formes suivantes de transport public à Dakar dans les enquêtes ou dans l'analyse de l'impact potentiel du BRT sur l'emploi dans l'industrie du transport.

- **Les « clandos »** sont des voitures privées utilisées, régulièrement ou occasionnellement, comme taxis collectifs sans licence. Ils desservent initialement les zones périphériques (Guédiawaye, Pikine et Rufisque) mais couvrent maintenant les quartiers péri-centraux et les zones du centre ville qui sont généralement bien connues des

chauffeurs. Leurs itinéraires sont « récurrents et bien structurés » (Lammoglia, 2013), de sorte qu'ils peuvent être facilement identifiés par les clients en l'absence de toute signalisation particulière. Leur nombre a considérablement augmenté et ils ont remplacé les anciens taxis collectifs de banlieue autorisés, connus localement sous le nom de « taxis verts et blancs ».

- **Les taxis à compteur** sont généralement jaunes et noirs, mais certains sont entièrement jaune ou bleu. Ces derniers fonctionnent sur réservation téléphonique, tandis que les taxis jaunes et noirs sillonnent les rues de Dakar à la recherche des clients. Les embouteillages qui paralysent régulièrement la ville ont peu à peu entraîné la disparition des compteurs.
- Il existe également un service de train urbain, le **Petit Train de Banlieue**, qui fonctionne depuis 1987 avec une ligne unique entre Dakar et Rufisque, au sud de l'agglomération. Le train ne fonctionne qu'aux heures de pointe (06h00-10h50, 16h30-20h00) les jours ouvrables, et de fait le nombre de clients est très faible par rapport aux modes de transport public routier.

Chaque jour ouvrable, on estime à 716 000 le nombre de déplacements motorisés, mais **la marche**, avec deux millions de trajets, reste le principal moyen de déplacement de la population à Dakar.

TABLEAU 4. DÉPLACEMENTS TYPES PAR MODE DE TRANSPORT

Mode de déplacement	Nombre total de déplacements urbains par jour ouvré					
	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Marche à pied	1 037 562	39,4	878 210	33,4	1 915 772	72,8
Mode mécanisé	301 586	11,5	414 433	15,7	716 019	27,2
Total des déplacements	1 339 148	50,9	1 292 643	49,1	2 631 791	100

Source : (SYSCOM, 2001)

Bus Dakar Dem Dikk | Source : demdikk.com



LA MAIN-D'ŒUVRE DANS LES TRANSPORTS URBAINS À DAKAR

Méthodologie de l'enquête

OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

En Afrique, nombre des projets de BRT sont en difficulté ou n'ont pas atteint leurs objectifs, en raison de problèmes économiques ou politiques. Dans la plupart des cas, les autorités n'ont pas consulté les travailleurs du secteur des transports et n'ont pas négocié avec eux.

L'objectif principal de cette étude est de mettre à disposition des syndicats de Dakar responsables des travailleurs du transport routier urbain des informations et des analyses afin de les aider dans les négociations dans le cadre du lancement opérationnel du BRT, de représenter les intérêts des travailleurs dont les moyens de subsistance peuvent être menacés et de promouvoir des mesures pratiques en vue d'une transition équitable du transport informel au transport formel de voyageurs.

Les objectifs de la recherche sont de comprendre les caractéristiques de la main-d'œuvre du transport informel, en accordant une attention particulière aux relations entre les sexes, d'évaluer les implications potentielles du BRT sur les moyens de subsistance et les conditions de travail, et d'examiner certaines des mesures proposées par les travailleurs eux-mêmes en vue de formaliser leur secteur.

MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

1.

RÉUNION DE CONSULTATION ET ATELIER DE FORMATION

Une première réunion de consultation a eu lieu avec le comité de pilotage du projet, chargé de la supervision globale de l'ensemble du projet, et à laquelle ont participé des représentants de trois syndicats du transport sénégalais – l'Union des Routiers du

Sénégal (URS), la Fédération des Transports de l'UDTS et le Syndicat Démocratique des Travailleurs du Transport Routier (SDTR/3D).

Elle a été suivie d'un atelier de formation, dirigé par le Global Labour Institute (GLI) et le LABOGEHU (Laboratoire de géographie humaine), pour les six membres du syndicat (trois hommes et trois femmes) désignés par le comité directeur pour mener l'enquête : Adama Diokhane, Elizabeth Ndong, Soukey Ka, Mohamadou Diallo, Mamadou Fall et Momar Diagne. Ils ont été informés du contexte et de l'objectif de l'enquête, de ses exigences techniques et des bases de la méthodologie de recherche participative.

Lors de l'atelier, les débats ont porté sur un examen détaillé du modèle de questionnaire qui avait été élaboré dans le cadre de l'étude d'évaluation de l'impact du BRT sur la main-d'œuvre à Nairobi en 2018. Les participants ont apporté les modifications appropriées pour répondre aux conditions locales à Dakar et ont traduit le modèle en Wolof, la langue locale. Les stagiaires ont ensuite entrepris une enquête test au terminal de Petersen et ont fait part de leurs commentaires, après quoi d'autres modifications ont été apportées dans le souci de s'adapter au contexte sénégalais.

L'atelier s'est terminé par une réunion consacrée à l'élaboration d'un calendrier pour les groupes de discussion et à l'identification et à la sélection des sites, tous situés sur l'itinéraire principal du BRT : Petersen, Grand-Yoff, Lat-Dior, rond-point Liberté 6, Guédiawaye et Casebi.

2.

CALENDRIER DE L'ENQUÊTE DE RUE/LIEU DE TRAVAIL

Les entretiens ont été menés uniquement avec l'opérateur de minibus Tata AFTU et des travailleurs du transport informel. Il était prévu d'interroger 30 personnes sur chaque site, dont trois femmes tous les dix entretiens – soit 54 femmes au total.

Les trois jours d'enquête ont été supervisés par les Professeurs Sakho et Timéra, avec l'appui logistique de Malick Diop. Chaque matin avant le début de la collecte des données, ils donnaient les instructions du jour et récupéraient les questionnaires renseignés à la fin de la journée. **Voir Annexe A : Questionnaire d'enquête.**

TABLEAU 5. PLANNING DES ENQUÊTES PAR QUESTIONNAIRE¹

Date	Heure	Site d'enquête	Échantillon/femmes
Mercredi 11 septembre 2019	Matin	Lat Dior	30/9
	Après-midi	Petersen	30/9
Jeudi 12 septembre 2019	Matin	Liberté 6	30/9
	Après-midi	Grand Yoff	30/9
Vendredi 13 septembre 2019	Matin	Casebi (Parcelles assainies)	30/9
	Après-midi	Guédiawaye	30/9
TOTAL			180/54

¹ Sauf indication contraire, la source de toutes les données est l'enquête par questionnaire auprès des travailleurs de l'industrie du transport, septembre 2019.



Chargées de recherche | Source : ITF

3. SÉANCES DES GROUPES DE DISCUSSION

Les groupes de discussion (*focus groups*) étaient dirigés par Adama Soumaré et l'équipe de Femmes dans l'emploi informel : Globalisation et Organisation (WIEGO), avec le soutien de Gora Khouma. Pour chaque groupe de travailleurs ciblé, l'animateur a abordé trois thèmes :

- Les problèmes et défis actuels auxquels sont confrontés les travailleurs des transports ;
- Les idées pour réformer l'industrie informelle des transports ; et
- Les attitudes à l'égard du BRT.

Voir Annexe B : Directives pour les groupes de discussion

4. ENTRETIENS APPROFONDIS

Alors que l'enquête par questionnaire vise à obtenir des indications générales sur les différents moyens de subsistance dans l'industrie du transport informel à Dakar, l'expérience de Nairobi a démontré que les profils indicatifs des transactions et des relations détaillées des chauffeurs et des propriétaires étaient très précieux pour déterminer l'impact potentiel du BRT sur toutes les personnes susceptibles d'être touchées.

Une série d'entretiens individuels plus longs et approfondis avec les chauffeurs et les propriétaires de véhicules a donc été prévue afin de mieux appréhender la micro-économie informelle qui régit les bus DDD, les cars rapides et les Ndiaga Ndiaye. L'accent a été mis sur la compréhension des moyens de subsistance, des relations de travail et des schémas de transaction dans le cadre des opérations informelles.

TABLEAU 6. PLANNING DES GROUPES DE DISCUSSION

Date	Heure	Site d'enquête	Échantillon & cibles
Vendredi 11 octobre 2019	Après-midi	Grand Yoff	35 membres du personnel de bord : chauffeurs et apprentis
Samedi 12 octobre 2019	Matin	Petersen	13 travailleurs des services : laveurs, mécaniciens et électriciens
	Après-midi	Lat Dior	22 travailleurs de gare : restauratrices, tapissiers et lingères

Les neuf premiers entretiens d'essai menés par GLI ont fourni des données et un retour d'information utiles sur le modèle d'entretien et la méthodologie. Ils ont permis de souligner la complexité à produire des chiffres « représentatifs ». Il existe des fluctuations considérables entre, par exemple, les jours de la semaine, les périodes de l'année, le nombre de places assises, les conditions d'entretien des véhicules, les types de véhicules, les modèles commerciaux et les régimes de propriété.

La méthodologie sera révisée et modifiée en vue d'une deuxième phase d'étude, avec davantage d'entretiens avec des chauffeurs et des propriétaires de véhicules d'ancienneté et de capacités diverses, empruntant des itinéraires différents et dans des états variables.

Analyse des données statistiques

VENTILATION DE L'ÉCHANTILLON

L'enquête par questionnaire était basée sur un échantillonnage de sites susceptibles d'être touchés par la mise en service du BRT. Elle a également veillé à ce que des entretiens soient menés avec un nombre significatif de travailleuses ainsi qu'avec des travailleurs. Sur les 54 femmes prévues, 47 ont été interrogées.

GENRE

Selon les résultats de l'*Enquête nationale sur le secteur informel au Sénégal 2010* (ANSD, 2013), la main-d'œuvre du transport informel au Sénégal est estimée à 83 538 personnes, dont 80 464 hommes contre 3 074 femmes, soit un ratio de 96,2 % – 3,8 %. Lors de l'enquête, les femmes (26 %) étaient sur-représentées dans l'échantillon afin d'accumuler autant d'informations que possible sur leur travail et leurs conditions de travail.

Néanmoins, ces chiffres sont basés sur une définition de la main-d'œuvre du transport informel qui peut ne pas comprendre l'ensemble des personnes qui dépendent du secteur des transports informels pour assurer leur subsistance. De nombreuses professions liées au transport qui sont souvent classées dans d'autres catégories, comme le commerce de détail, la production alimentaire, les services financiers, le nettoyage ou l'ingénierie, sont prises en compte ici. Dans le cadre de cette étude, la notion de « travailleur des transports » a été définie dans un sens large afin d'éviter qu'elle ne se limite aux seuls équipages de bord (chauffeurs et receveurs). Les femmes dans l'industrie des transports sont plus susceptibles d'occuper les emplois les plus précaires qui sont rarement pris en compte dans les études.

TABLEAU 7. RÉPARTITION DE L'ÉCHANTILLON PAR SITE ET PAR GENRE

Lieu de l'enquête	Nombre total de déplacements urbains par jour ouvré					
	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Case Bi	10	21,3	21	15,7	31	17,1
Grand Yoff	6	12,8	17	12,7	23	12,7
Guédiawaye	4	8,5	22	16,4	26	14,4
Lat Dior	2	4,3	27	20,1	29	16,0
Liberté 6	8	17,0	17	12,7	25	13,8
Petersen	8	17,0	18	13,4	26	14,4
Autres lieux	9	19,1	12	9,0	21	11,6
TOTAL	47	100	134	100	181	100

Caractéristiques de la main-d'œuvre du transport informel à Dakar

ÂGE

Les 172 travailleurs interrogés au cours de l'enquête étaient tous âgés de 15 ans au moins. Les personnes âgées de moins de 35 ans représentaient plus de 41 % du groupe sondé, tandis que celles âgées de 35 à 54 ans représentaient environ 50 %. Les personnes âgées de 55 ans au moins représentaient moins de 7 %, tandis que celles de moins de 45 ans représentaient environ 75 %.

En ce qui concerne le genre, la plupart (57,5 %) des 40 femmes interrogées appartenait au groupe des moins de 35 ans, tandis que la plupart (57,6 %) des 132 hommes interrogés appartenait au groupe des 35-54 ans.

ANCIENNETÉ DANS L'EMPLOI

Toutes catégories confondues, l'ancienneté des travailleurs est variable dans le secteur du transport informel. Mais l'emploi de longue durée reste dominant : 75 % des personnes interrogées ont au moins cinq ans d'expérience, tandis que 16 % ont plus de 20 ans d'expérience.

Une proportion importante d'hommes (46,3 %) déclare travailler dans le secteur des transports depuis au moins 15 ans, contre seulement 20,6 % de femmes. La situation est très différente pour les personnes qui travaillent dans ce secteur depuis moins de 15 ans ; près de 80 % des femmes contre 53,7 % des hommes. Plus d'un tiers (35,3 %) des femmes disent travailler dans le secteur depuis moins de quatre ans, contre 22,8 % des hommes. Ces données semblent traduire une augmentation du nombre de femmes qui pénètrent un secteur dominé par les hommes et laissent entendre que les femmes n'y restent pas longtemps.

TABLEAU 8. ÉCHANTILLON PAR ÂGE ET PAR GENRE

Tranche d'âge	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
15-24	7	17,5	12	9,1	19	11,0
25-34	16	40	37	28,0	53	30,8
35 - 44	10	25	48	36,4	58	33,7
45 - 54	3	7,5	28	21,2	31	18,0
55 - 64	4	10	6	4,5	10	5,8
65 et plus	0	0	1	0,8	1	0,6
TOTAL	40	100	132	100	172	100

TABLEAU 9. ANCIENNETÉ DANS L'EMPLOI

Ancienneté	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
0 à 4 ans	12	35,3	28	40	25,5	11,0
5 à 9 ans	9	26,5	14	23	14,6	30,8
10 à 14 ans	6	17,6	24	30	19,1	33,7
15 à 19 ans	4	11,8	18	22	14,0	18,0
20 à 24 ans	1	2,9	16	17	10,8	5,8
25 ans et plus	2	5,9	23	25	15,9	0,6
TOTAL	34	100	123	100	157	100

Plusieurs éléments donnent à penser qu'il y a peu de transition d'un métier du transport à un autre. Près des deux tiers (64,3 %) des personnes du groupe d'enquête exerçaient depuis au moins cinq ans leur profession actuelle dans le secteur.

L'ancienneté dans le travail actuel confirme que davantage de femmes rejoignent le secteur. Alors que seulement 29,3 % des hommes interrogés déclarent avoir commencé à exercer leur profession actuelle il y a moins de cinq ans, c'est le cas pour bien plus de la moitié (58,8 %) des femmes.

QUALIFICATIONS

Quelque 40 % des travailleurs du secteur des transports informels déclarent n'avoir aucune instruction. Un quart des travailleurs ont atteint

l'enseignement secondaire intermédiaire ou supérieur et sont donc probablement titulaires du brevet de fin d'enseignement moyen (BFEM).

Bien que le niveau scolaire dans le secteur des transports informels soit globalement faible, les femmes semblent être plus instruites, 18 % des femmes contre 11 % des hommes déclarant avoir terminé leurs études secondaires.

Sur les 181 travailleurs interrogés, seuls 31, soit 1 sur 6, ont déclaré avoir bénéficié d'une formation complémentaire. Un peu plus de 60 % d'entre eux avaient reçu une formation dans un métier du transport. Sur les 40 femmes interrogées, la plupart (26) n'ont mentionné aucune formation complémentaire et parmi celles qui en avaient bénéficié, seules deux avaient suivi une formation dans le secteur des transports.

TABLEAU 10. ANCIENNETÉ DANS LA PROFESSION ACTUELLE

Ancienneté dans la profession	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
0 à 4 ans	20	58,8	36	29,3	56	35,7
5 à 9 ans	5	14,7	28	22,8	33	21,0
10 à 14 ans	5	14,7	24	19,5	29	18,5
15 à 19 ans	3	8,8	15	12,2	18	11,5
20 à 24 ans	0	0,0	9	7,3	9	5,7
25 ans et plus	1	2,9	11	8,9	12	7,6
TOTAL	34	100	123	100	157	100

TABLEAU 11. PLUS HAUT NIVEAU DE SCOLARITÉ ATTEINT

Niveau d'instruction	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Non instruit	16	41,0	53	40,2	69	40,4
Niveau primaire	11	28,2	48	36,4	59	34,5
Niveau moyen	5	12,8	17	12,9	22	12,9
Niveau secondaire	7	17,9	14	10,6	21	12,3
TOTAL	39	100	132	100	171	100

TABLEAU 12. FORMATION COMPLÉMENTAIRE PAR TYPE

Type de formation	Métier/structure de formation	Nombre	%
Formation professionnelle	AFTU, Arabe et mécanique, CETUD, Électricité, Menuiserie métallique, auto-école, Receveuse, Tapisserie, Transport-export	19	61,3
Autre	Arabe/école coranique, coiffure, restauration, informatique, secrétariat/bureautique	8	25,8
Indéterminé	SEDIMA (agro-industrie), Armée, ENDA (organisation pour l'environnement/développement), stage	4	12,9
TOTAL		31	100

MÉTIERS

Le transport informel comprend une grande diversité de métiers. Les vingt professions recensées au cours de l'enquête peuvent être regroupées en trois corps de métiers.

Les professions qui sont au cœur de l'activité du transport (les deux premières lignes du tableau 13) emploient environ la moitié des travailleurs interrogés (51,2 %). En pratique, environ un tiers des travailleurs (34,9 %) sont des membres de l'équipage à bord du véhicule (chauffeurs, receveurs, apprentis), tandis que les facilitateurs de déplacement dans les gares et les arrêts (guides/« rabatteurs » et gestionnaires de gare/arrêt) représentent 16,3 %. Alors que les hommes sont employés dans toutes ces activités de transport, les femmes travaillent presque exclusivement comme membres d'équipage de bord.

La même dynamique de genre s'applique également aux professions liées à l'entretien des véhicules (telles que mécanicien, électricien, tôlier, tapissier et nettoyeur), qui emploient plus d'un travailleur sur cinq (22,1 %), mais aucune femme.

La quasi-absence des femmes dans ces métiers s'explique par le fait qu'il s'agit, aux yeux de la société sénégalaise, de tâches masculines nécessitant de l'endurance et de la force physique. Les efforts déployés depuis les années 2010 pour ouvrir ces métiers aux femmes n'ont guère porté leurs fruits. Il en va de même pour l'expérience avortée des « taxi sisters » lancée par le gouvernement sénégalais en 2007 et les femmes chauffeurs de bus de la SOTRAC (Société de transport du Cap-Vert). Les résultats de l'enquête en témoignent : 22 % des femmes employées dans des missions de transport essentielles sont receveuses à bord des bus de l'AFTU.

Outre les activités directement liées au transport, les gares et les arrêts sont animés par toute une gamme d'activités commerciales connexes qui emploient plus d'un quart (26,7 %) des travailleurs, soit la deuxième catégorie la plus importante derrière les membres d'équipage de bord. Les femmes sont plus nombreuses dans le commerce, qu'il soit sédentaire (50 %) ou ambulant (12,5 %).

TABLEAU 13. PROFESSION ET LIEU DE TRAVAIL PAR GENRE

Corps de métiers	Types	Femmes		Hommes		Total	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Équipage à bord des véhicules	Chauffeur	1	3,1	41	29,3	42	24,4
	Chauffeur suppléant	0	0,0	2	1,4	2	1,2
	Receveur	7	21,9	9	6,4	16	9,3
	Total	8	25,0	52	37,1	60	34,9
Facilitateurs au niveau des gares routières, stations et arrêts	Rabatteur (Coxeur)	0	0,0	15	10,7	15	8,7
	Chef de gare	0	0,0	5	3,6	5	2,9
	Représentant syndical	1	3,1	1	0,7	2	1,2
	Régulateur	0	0,0	5	3,6	5	2,9
	Agent de la circulation	0	0,0	1	0,7	1	0,6
Total	1	3,1	27	19,3	28	16,3	
Métiers d'entretien de l'automobile	Tôlier	0	0,0	6	4,3	6	3,5
	Laveur	0	0,0	4	2,9	4	2,3
	Mécanicien/Électricien	0	0,0	21	15,0	21	12,2
	Réparateur de pneus	0	0,0	6	4,3	6	3,5
	Tapissier	0	0,0	1	0,7	1	0,6
Total	0	0,0	38	27,1	38	22,1	
Activités commerciales annexes	Restaurateur	0	0,0	7	5,0	7	4,1
	Commerçant	16	50,0	7	5,0	23	13,4
	Marchand ambulant	4	12,5	3	2,1	7	4,1
	Autre	3	9,4	6	4,3	9	5,2
Total	23	71,9	23	16,4	46	26,7	
TOTAL		32	100	140	100	172	100

SÉCURITÉ DE L'EMPLOI

Le transport informel est généralement peu sûr. L'écrasante majorité des travailleurs interrogés ont un emploi précaire (94 %), et seulement 6 % d'entre eux disent être liés à leur employeur par un contrat de travail. Les femmes sont plus vulnérables que les hommes : seules 2,5 % d'entre elles déclarent bénéficier d'un contrat, contre 7,5 % des hommes.

Le travail est également irrégulier pour la plupart des travailleurs interrogés. Moins d'un tiers (31,3 %) ont déclaré exercer un emploi régulier. Bien plus d'un tiers (37,5 %) des femmes interrogées ont déclaré que leur travail était irrégulier et imprévisible, contre 30 % des hommes.

TABLEAU 14. PROPORTION DE TRAVAILLEURS DISPOSANT D'UN CONTRAT DE TRAVAIL

Contrat de travail	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Oui	1	2,5	10	7,5	11	6,4
Non	39	97,5	123	92,5	162	93,6
TOTAL	40	100	133	100	173	100

TABLEAU 15. RÉGULARITÉ DU TRAVAIL

Travail irrégulier/ imprévisible	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Oui	15	37,5	37	29,4	52	31,3
Non	25	62,5	89	70,6	114	68,7
TOTAL	40	100	126	100	166	100

TEMPS DE TRAVAIL

Près de neuf travailleurs sur dix interrogés (88%) travaillent plus de huit heures par jour, la durée légale quotidienne du travail au Sénégal. Plus d'un tiers travaillent entre neuf et douze heures, tandis que plus de la moitié (52 %) passent plus de douze heures par jour au travail. Seuls 12 % des personnes interrogées déclarent travailler huit heures ou moins, principalement des femmes (23 %), contre seulement 8 % des hommes. En revanche, une plus grande proportion d'hommes travaillent plus longtemps – 57 % disent passer plus de 12 heures au travail, contre 45 % des femmes. Cette disparité est probablement

liée au fait que, pour les femmes, les tâches domestiques (comme faire les courses, préparer les repas et s'occuper des enfants) prolongent la journée de travail au-delà du temps passé sur le lieu de travail.

Deux travailleurs sur cinq (40%) déclarent travailler tous les jours de la semaine. Sur les 61 % qui déclarent avoir des jours de repos, 72 % n'en ont qu'un par semaine et seulement 21 % en ont deux. Les femmes semblent passer plus de jours au travail que les hommes – 87 % des femmes contre 79 % des hommes passent six jours ou plus au travail.

TABLEAU 16. VOLUME HORAIRE DE TRAVAIL JOURNALIER

Heures de travail journalier	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Moins de 8 heures	3	7,50	2	1,50	5	2,9
8 heures	6	15,00	9	6,77	15	8,7
9 à 12 heures	13	32,50	47	35,34	60	34,7
Plus de 12 heures	18	45,00	75	56,39	93	53,8
TOTAL	40	100	133	100	173	100

TABLEAU 17. NOMBRE DE JOURS DE TRAVAIL HEBDOMADAIRE

Nombre de jours de travail hebdomadaire	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Moins de 5 jours	1	2,56	9	6,98	10	6,0
5 jours	4	10,26	17	13,18	21	12,5
6 jours	19	48,72	52	40,31	71	42,3
7 jours	15	38,46	51	39,53	66	39,3
TOTAL	39	100	129	100	168	100

REVENUS

Le revenu brut est calculé en corrélant la fréquence de perception des sommes et les montants mensuels déclarés par les travailleurs interrogés. Les questions sur les revenus posées aux 181 travailleurs des gares et des arrêts de transport informels ont révélé un grand contraste dans les situations. Trois groupes dominants se distinguent selon les revenus mensuels.

- Le premier groupe, près d'un quart (23,1 %), est le moins bien payé. Ils ne perçoivent pas plus que le revenu minimum garanti mensuel de 55 000 francs CFA (95 dollars US).
- Le deuxième groupe est le mieux rémunéré, avec un pourcentage similaire gagnant plus d'un million de francs CFA (1 730 dollars US) par mois.
- Au milieu de l'échelle des revenus, le troisième groupe est moindre, avec deux travailleurs sur dix (20 %) qui gagnent entre 250 000 et 550 000 francs CFA (entre 430 et 950 dollars US) par mois.

Selon les chiffres de 2013 de l'ANSD, l'agence nationale de la statistique du Sénégal, le salaire mensuel moyen dans le secteur informel est de 42 150 francs CFA. Il apparaît donc que le secteur des transports est un secteur à forte rémunération, puisque plus des trois quarts des travailleurs

perçoivent un salaire supérieur au revenu minimum mensuel garanti (SMIG).

Plus de la moitié des travailleurs (54 %) perçoivent leur salaire chaque mois, alors que plus d'un tiers (35,6 %) sont payés au jour le jour. En général, dans le cadre du système informel, un employé (chauffeur, administrateur, vendeur d'eau ou autre employé de maison) est sélectionné par son employeur (propriétaire de véhicule, de magasin ou d'entreprise) sur la base d'un salaire mensuel, en contrepartie duquel il/elle doit chaque jour remettre à l'employeur une somme convenue.

L'enquête a mis en lumière 10 catégories de dépenses que les travailleurs doivent assumer avec le revenu gagné. Les quatre premières mentionnées par les personnes qui ont répondu sont les dépenses de carburant (40 %), les impôts (22 %), le paiement des fournisseurs (14,7 %) et les dépenses telles que le paiement de la location de véhicules au propriétaire (9,3 %).

Près des deux tiers (65 %) des travailleurs interrogés déclarent payer leurs dépenses mensuellement, tandis qu'un peu plus d'un tiers (35 %) les paient quotidiennement.

En général, parmi les travailleurs qui perçoivent leurs revenus quotidiennement ou chaque semaine, la catégorie de loin la plus importante comprend les personnes à qui il ne reste pas grand chose pour vivre après avoir payé toutes les dépenses quotidiennes, principalement les taxes.

TABLEAU 18. SALAIRE BRUT ET MODALITÉS DE PAIEMENT

Tranche de revenus	Par jour		Par semaine		Par mois		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Moins de 56 000	22	46,8	7	53,8	1	1,4	30	22,7
56000 – 84 000	3	6,4	0	0,0	4	5,6	7	5,3
85000 – 112 000	4	8,5	2	15,4	4	5,6	10	7,6
113000 – 224 000	4	8,5	0	0,0	9	12,5	13	9,8
225000 – 550 000	6	12,8	4	30,8	18	25,0	28	21,2
551000 – 1 000 000	2	4,3	0	0,0	10	13,9	12	9,1
Plus de 1 000 000	6	12,8	0	0,0	26	36,1	32	24,2
TOTAL	47	100	13	100	72	100	132	100
%	36		9,8		54,5		100	

TABLEAU 19. CATÉGORIES DE DÉPENSES

Dépenses	Nombre	%
Carburant	61	40,7
Taxes	33	22,0
Fournisseurs	22	14,7
Paievements au propriétaire (location du véhicule)	14	9,3
Personnel d'appui	8	5,3
Amendes/Pots de vin	3	2,0
Remboursement de prêt	3	2,0
Entretien véhicules ou machines	2	1,3
Patentes pour les entreprises	1	0,7
Autre	3	2,0
TOTAL	150	100

TABLEAU 20. FRÉQUENCE DES DÉPENSES

Fréquence des dépenses	Nombre	%
Par jour	45	34,6
Par semaine	1	0,8
Par mois	84	64,6
TOTAL	130	100

SANTÉ ET SÉCURITÉ

Les travailleurs du secteur du transport informel sont exposés à des risques liés à leur activité, tels que le défaut de mesures sanitaires et de sécurité. Plus d'un tiers des travailleurs (35,8 %) ont déclaré avoir eu des problèmes de santé ou subi des blessures dans le cadre de leur travail.

Cela concernait une proportion plus élevée d'hommes (38,3 %) que de femmes (27,5 %).

Environ quatre travailleurs sur dix ont mentionné la fatigue liée aux longues heures de travail comme

RELATIONS D'EMPLOI

Plus de la moitié (57 %) des travailleurs interrogés déclarent percevoir leurs revenus directement des clients, tandis que quatre sur dix (40 %) disent dépendre d'un employeur.

TABLEAU 21. SOURCE DE REVENUS

Source de revenus	Nombre	%
Employeur	72	40,4
Client	102	57,3
Moi-même	4	2,2
TOTAL	178	100



Gare routière | Source : ITF

problème de santé. Les accidents du travail et les maladies professionnelles (telles que les maux de tête et l'asthme) ont été signalés par deux travailleurs sur dix.

Les femmes interrogées ont fait état de deux problèmes de santé : la fatigue (quatre sur dix) et la maladie (six sur dix). Le même pourcentage (41 %) d'hommes que de femmes ont déclaré être fatigués, mais les hommes se plaignaient moins des maladies et davantage des accidents du travail.

TABLEAU 22. PROBLÈMES DE SANTÉ OU BLESSURES AU TRAVAIL

Problèmes de santé ou blessures au travail	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Oui	11	27,5	51	38,2	62	35,8
Non	29	72,5	82	61,7	111	62,4
TOTAL	40	100	133	100	173	100

TABLEAU 23. RÉPARTITION DES PROBLÈMES DE SANTÉ

Problème de santé	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Fatigue	4	40	24	40,7	28	40,6
Accident du travail	0	0	14	23,7	14	20,3
Maladie (asthme, maux de ventre, hémorroïdes, maux de tête, stress)	6	60	9	15,3	15	21,7
Insomnie	0	0	9	15,3	9	13,0
Accident de la circulation	0	0	3	5,08	3	4,3
TOTAL	10	100	59	100	69	100

Un travailleur résume les problèmes de santé lors d'un groupe de discussion à la gare routière de Grand Yoff en ces termes :



L'État doit nous aider avec les embouteillages parce que cela nous cause des effets nuisibles à la santé. Il y'a des asthmatiques, des personnes qui ont des problèmes de cœur. Il est alors important de s'inscrire dans les mutuelles de santé qui vous prendront en charge lorsque vous tombez malade.

Les conditions de travail, notamment le manque de repos associé à leur rythme de travail, sont la principale cause des problèmes de santé cités par près de la moitié (48 %) des travailleurs. Trois sur dix (32 %) ont signalé un environnement de travail

dangereux, en particulier le manque d'abri, l'état des équipements de travail (délabrement des véhicules) et les accidents.

Les principales causes des problèmes de santé sont évidentes. Plus de la moitié (52 %) des hommes évoquent des conditions de travail difficiles, alors qu'une proportion similaire de femmes (50 %) attribuent leurs problèmes de santé au manque d'abri pour se protéger des intempéries, car elles travaillent principalement à l'extérieur. Les conditions de travail et leurs conséquences, à savoir la maladie, ont tendance à être davantage citées par les femmes que par les hommes. Ceci dénote d'une certaine capacité de résilience des femmes dans le transport informel.

TABLEAU 24. CAUSES DES PROBLÈMES DE SANTÉ DES TRAVAILLEURS

Catégorie	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Accident du travail	0	0	6	12	6	10
Conditions de travail	3	30	26	52	29	48
Manque d'abri	5	50	1	2	6	10
Maladie	2	20	0	0	2	3,3
Outils de travail	0	0	7	14	7	12
Indéterminé	0	0	10	20	10	17
TOTAL	10	100	50	100	60	100

Globalement les problèmes de santé des travailleurs du transport informel sont beaucoup liés aux conditions de travail imposés par la précarité de leur emploi et la qualité de l'outil de travail. Les femmes interrogées ont moins insisté que les hommes sur la circulation et les embouteillages, l'état de la route et les relations avec la police. Davantage de femmes ont

soulevé des problèmes liés à l'espace de travail, des questions d'hygiène voire des conditions dangereuses et les relations avec la mairie. Ces différences sont certainement liées à la nature de l'activité (à bord chez les hommes et dans les gares et stations chez les femmes).

TABLEAU 25. DÉTAILS DES CAUSES DES PROBLÈMES DE SANTÉ DES TRAVAILLEURS

Catégorie	Causes
Accident du travail	Chute de machine, circulation en moto, démontage de pièces détachées, explosion batterie, explosion de pneu, heurté par un camion
Conditions de travail	Travail physiquement exigeant, longues journées de travail, circulation, fatigue, manque de formation, manque de travail, manque de repos, manque de sommeil, moyens de déplacement, dévouement au travail, alimentation, station assise prolongée, sécurité, travail difficile et recherche de clients
Intempéries	Climat, chaleur, rayonnement solaire, marche sous le soleil, saison pluvieuse
Maladie	Infections, maux de tête
Outils de travail	Manque d'outils, problème de freins, problème de moteur, problème de réglage de l'accélérateur, véhicule, voiture, manque de moyens

PRINCIPAUX PROBLÈMES ET DÉFIS RENCONTRÉS AU TRAVAIL

Les **conditions sociales difficiles au travail** évoquées plus d'une fois sur cinq par les travailleurs constituent le défi majeur du secteur concernant la précarité de l'emploi.

En particulier, l'absence de contrat, la faible rémunération, la difficulté du travail, les longues journées de travail, l'absence de couverture sociale et le manque de moyens face au harcèlement sexuel. En outre, alors que les conflits avec les clients touchent 16 % des travailleurs, les femmes sont deux fois plus nombreuses que les hommes à mentionner ce problème (24,1 % contre 13,9 %). Plus d'une femme sur six (15,5%) évoque le harcèlement sexuel.

TABLEAU 26. PROBLÈMES AU TRAVAIL

Problèmes au travail	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Accès aux services de base	2	3,4	14	6,1	16	5,6
Néant	6	10,3	9	3,9	15	5,2
Autre*	1	1,7	25	10,9	26	9
Circulation et embouteillages	1	1,7	15	6,5	16	5,6
Conditions de travail	5	8,6	22	9,6	27	9,4
Espace de travail	5	8,6	14	6,1	19	6,6
État de la voirie	0	0,0	10	4,3	10	3,5
Harcèlement sexuel	9	15,5	0	0,0	9	3,1
Installations sanitaires (manque d'hygiène)	5	8,6	5	2,2	10	3,5
Insécurité	3	5,2	11	4,8	14	4,9
Moyens de subsistance et de fonctionnement	1	1,7	15	6,5	16	5,6
Organisation du système de transport	1	1,7	4	1,7	5	1,7
Pénibilité	1	1,7	2	0,9	3	1
Rapports avec la mairie	3	5,2	9	3,9	12	4,2
Rapports avec les agents de la circulation	1	1,7	19	8,3	20	6,9
Rapports avec les clients	14	24,1	32	13,9	46	16
Toilettes	0	0,0	6	2,6	6	2,1
Pas de réponse	0	0,0	18	7,8	18	6,3
TOTAL	58	100	230	100	288	100

* Déguerpissement, pièces de rechange contrefaites, relations avec les zones voisines, encombrements, manque de clients, absence d'électricité

PROBLÈMES SOULEVÉS PAR LES GROUPES DE DISCUSSION



Les difficultés sont nombreuses. Il s'agit de l'emplacement, du transport, des revenus qui diminuent au fur et à mesure, et nous avons des problèmes de santé.

MT, tapissier



Ici on est avec nos apprentis, les déguerpissements constituent un problème majeur dans notre travail. Il y'a aussi l'insalubrité.

TW, tôlier



Je travaille depuis plus de dix ans dans le garage mais il faut noter que les frais sont nombreux, on paye des taxes et on a des problèmes d'eau.

AD, restauratrice, groupe de discussion à la gare routière de Lat Dior

Le deuxième problème majeur est le stress induit par des relations souvent heurtées avec les clients (13,5 %), les agents de la circulation (9,4 %) et de la mairie (4,2 %).



L'argent que les policiers reçoivent devrait aller dans les caisses de l'État ; cela permettrait d'améliorer les conditions de travail.



Les difficultés sont nombreuses et variées, par exemple pour les vendeurs, la mairie a effectué une opération de déguerpissement et leurs stands de nourriture ont été confisqués. D'autant plus que le maire n'avait pas l'intention de nous amener ici auparavant, il avait refusé de nous recaser pour simple motif que si on occupe les lieux cela favorise la délinquance dans les environs.

T.M, responsable de gare routière, groupe de discussion à la gare routière de Grand Yoff

Le troisième problème est l'environnement de travail peu favorable : exigüité de l'espace de travail, mauvais état des routes. Ces contraintes sont corroborées par le groupe de discussion de Petersen.



On n'a pas d'espace pour nettoyer les voitures.

MN, laveur



Nous n'avons pas d'espace et il y a de la promiscuité.

AG, mécanicien



J'ai fait vingt ans ici mais notre problème majeur c'est l'espace de travail.

ON, électricien



Nos problèmes sont nombreux, je suis là depuis 2005, j'exerce le métier depuis 1990, mais le principal problème c'est le lieu de travail. Nous sommes dix chefs de garage mais on n'a pas beaucoup d'espace.

AD, mécanicien, groupe de discussion à la gare routière de Petersen

Pour d'autres, les contraintes de l'environnement de travail sont les embouteillages et l'insalubrité.



Il y a beaucoup d'embouteillages et le salaire n'est pas bon. La pollution cause aussi des soucis aux travailleurs.

Chauffeur



La pollution des voitures nous cause beaucoup d'ennuis.

Vendeuse de thé, groupe de discussion à la gare routière de Lat Dior



Vendeurs | Source : ITF

TABLEAU 27. PROBLÈMES AU TRAVAIL PAR CATÉGORIE

Catégorie	Métier/structure de formation
Accès aux services de base	Manque d'eau, d'électricité
Autre	Beaucoup de problèmes, blocage, falsification des pièces détachées, froid, pluie, Etat du Sénégal
Circulation et embouteillages	Embouteillages et encombrements, occupation de l'espace, temps de déplacement
Conditions de travail	Concurrence entre vendeurs, conditions de travail très dures, absence de contrat, problème d'âge, pas d'indemnisation, pas d'horaires fixes, pas d'embauche, durée du travail, pas de retraite, pas de couverture sociale, manque de considération, manque de formation, manque de repos, manque de sommeil
Espace de travail	Déguerpissements, endroit où installer notre atelier, espace de dépannage, espace de vente, espace insuffisant pour les véhicules, Interdiction de travailler dans la gare, pas de place fixe, travail à l'étroit
État de la voirie	Mauvais état des routes
Insécurité	Insécurité, manque de sécurité, insécurité dans le garage, insécurité des toilettes, vol
Moyens de subsistance et de fonctionnement	Manque de financement, manque de moyens, défaut de paiement, faible rémunération, manque de clients, recettes insuffisantes, clients manquant de ressources, chauffeurs qui nous paient mal
Organisation du système de transport	Les chauffeurs ne respectent pas l'heure de départ, itinéraire avec les cars rapides, non-respect de l'heure de départ par les chauffeurs, non-respect des horaires de travail
Pénibilité	Beaucoup d'énergie dépensée et de la fatigue
Rapports avec la mairie	Expulsion et harcèlement de la part du personnel de la mairie
Rapports avec les agents de la circulation	Agents de la circulation, agents d'inspection, contrôles abusifs des agents de la circulation, commissions illicites perçues par les agents de contrôle, tracasseries policières, extorsion d'argent; gendarmes
Rapports avec les clients	Refus de payer, dispute avec les apprentis, problèmes d'argent/liquidité, mauvais comportement des clients, manque de compréhension des clients, clients ivres, bagages des clients, perte de bagages, insultes, bagarres avec les clients
Toilettes	Manque de toilettes, insécurité dans les toilettes

ORGANISATION

Près de sept travailleurs sur dix (69 %) qui ont répondu ne sont pas membres d'une association, d'un groupe de soutien mutuel, d'un syndicat ou d'une coopérative.

Parmi les personnes qui déclarent être membres d'une organisation, la majorité sont des femmes (40,5 %), contre seulement 28,1 % d'hommes.

TABLEAU 28. TRAVAILLEURS AFFILIÉS À UNE ORGANISATION

Membre	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Oui	15	40,5	34	28,2	49	31,0
Non	22	59,5	87	71,9	109	69,0
TOTAL	37	100	121	100	158	100

Les adhésions enregistrées par type d'organisation montrent qu'un quart des personnes interrogées sont membres de syndicats (28,6 %), de groupements d'intérêt économique (GIE) (26,5 %) et d'associations (26,5 %). Parmi les syndicats : l'Union des Routiers du Sénégal (URS) affilié à la CNTS, qui regroupe des propriétaires et chauffeurs de cars rapides et de Ndiaga Ndiaye ; et le Syndicat Autonome des Travailleurs du Transport du Sénégal (SATTS) affilié à l'Union Démocratique des Travailleurs du

Sénégal-Force Ouvrière (UDTS/FO), qui regroupe les chauffeurs, receveurs, régulateurs des bus TATA-AFTU.

Une distinction claire se dégage entre les hommes et les femmes en ce qui concerne la nature de l'organisation à laquelle ils/elles appartiennent. Alors que près des deux tiers (64,7 %) des hommes appartiennent généralement à des organisations officielles (syndicats, GIE), deux tiers des femmes (66,6 %) font plus souvent partie d'associations et d'organisations informelles de solidarité et d'entraide.

TABLEAU 29. MEMBRES D'UNE ORGANISATION PAR TYPE D'ORGANISATION

Type d'organisation	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Association	5	33,3	8	23,5	13	26,5
GIE	3	20,0	10	29,4	13	26,5
Groupe professionnel	0	0,0	3	8,8	3	6,1
Syndicat	2	13,3	12	35,3	14	28,6
Organisation de solidarité / d'aide mutuelle	5	33,3	1	2,9	6	12,2
TOTAL	15	100	34	100	49	100

Un certain nombre de travailleurs reconnaissent l'intérêt d'adhérer à une organisation.



J'ai 61 ans, je suis marié et j'ai sept enfants. C'est grâce au garage qu'au décès de ma femme je ne me suis pas senti seul. Dame Béye a créé une solidarité entre les travailleurs en mettant en place un GIE qui prend en charge les familles et tous les cas sociaux.

AD, chauffeur



Tous les chauffeurs de ce garage donnent chaque jour une participation de 300 Francs mandat pour le social [...] pour permettre aux chauffeurs non titulaires de pouvoir subvenir à leurs besoins.

M. T., responsable de gare routière, groupe de discussion à la gare routière de Grand Yoff

Chauffeur | Source : ITF



PROPOSITIONS DES TRAVAILLEURS

Alors qu'un peu moins d'un tiers des propositions des travailleurs du transport informel sont consacrées à la

mise en œuvre du BRT, plus de la moitié concernent la formalisation et l'amélioration du secteur, bien qu'elles soient plus souvent formulées par des femmes que par des hommes. Seule une proposition sur dix environ concerne les questions de santé et de sécurité.

TABLEAU 30. PROPOSITIONS DES TRAVAILLEURS PAR DOMAINE PRIORITAIRE

Objet des propositions	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Mise en œuvre des opérations BRT	18	31,6	50	31,8	68	31,8
Formalisation et amélioration du secteur des transports informels	34	59,6	85	54,1	119	55,6
Réduction de la congestion et de la pollution	1	1,8	6	3,8	7	3,3
Réduction du harcèlement et promotion de la santé & de la sécurité	4	7,0	16	10,2	20	9,3
ENSEMBLE DES PROPOSITIONS	57	100	157	100	214	100

MISE EN ŒUVRE DES OPÉRATIONS BRT

Pour les travailleurs des transports informels, l'exploitation du BRT ne peut se faire à leur détriment. La nécessité d'intégrer le système de transport informel dans le BRT est la principale préoccupation des hommes (30 %), dans la mesure où ils exercent dans le secteur des transports. Mais la principale préoccupation des femmes (38,9 %) porte sur la nécessité de protéger les espaces de travail occupés

par les travailleurs informels, et si nécessaire, de délocaliser les travailleurs touchés par le BRT.

Pour ce qui concerne les travailleurs, l'amélioration du secteur passe par son implication et son intégration dans le projet de BRT, y compris pour les jeunes. La forte proportion de femmes (27,8 %) qui remettent en question la mise en œuvre du BRT laisse supposer qu'elles sont particulièrement préoccupées par son impact.

TABLEAU 31. FRÉQUENCE DES PROPOSITIONS RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DU BRT SELON LES PRÉOCCUPATIONS DES TRAVAILLEURS

Propositions	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Soutien	2	11,1	8	16,0	10	14,7
Dédommagement	0	0,0	2	4,0	2	2,9
Participation	4	22,2	7	14,0	11	16,2
Intégration	0	0,0	15	30,0	15	22,1
Remise en question	5	27,8	11	22,0	16	23,5
Délocalisation de l'espace de travail	7	38,9	7	14,0	14	20,6
TOTAL	18	100	50	100	68	100



Je suis allé dans différents pays où il y a le BRT. Mais ce qui est important, c'est d'assurer le service de rabattement des clients. Il ne faudrait pas que cela reste entre les mains du CETUD [le Conseil exécutif des transports urbains de Dakar] et de Dakar Dem Dikk [exploitant de bus].

Gora Khouma, Secrétaire général, Union des Routiers du Sénégal - URS

FORMALISATION / AMÉLIORATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS INFORMELS

Les nombreuses propositions d'amélioration du secteur des transports informels peuvent être regroupées en cinq axes principaux.

1.

L'amélioration des conditions sociales est perçue par plus de la moitié des travailleurs (54,6 %) comme le principal facteur de progrès du secteur informel. Ces mesures portent sur la nécessité d'améliorer l'environnement physique et social de travail dans le secteur (aménagement de l'espace, couverture sociale et retraite, fonds sociaux, réduction des taxes).

2.

Un cinquième (20,6 %) des femmes sont particulièrement préoccupées par l'existence d'une couverture sociale.

3.

La formation des travailleurs dans le secteur informel est fréquemment citée (16 % des répondants). Il

s'agit de veiller à ce que les travailleurs reçoivent une formation de haut niveau dans le secteur des transports.

4.

Les travailleurs sont également préoccupés par l'amélioration des conditions de travail, en particulier l'augmentation des salaires, la réglementation du temps de travail, la sécurité de l'emploi et la modernisation du parc automobile.

5.

Plusieurs mentionnaient également le besoin global de réforme, d'intégration et de formalisation des transports publics dans l'ensemble de la ville de Dakar.



Pourquoi ne pas faire le bus comme les Ndiaga Ndiaye et changer seulement le [la gestion du] transport, et ainsi coller aux règles de ce dernier.

Cheikh Tidiane Ndoye, gare routière de Grand Yoff

TABLEAU 32. RÉPARTITION DES PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS INFORMELS

Propositions	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Amélioration des conditions de travail	3	8,8	14	16,5	17	14,3
Augmentation de salaire	4	11,8	10	11,8	14	11,8
Couverture de sécurité sociale	7	20,6	9	10,6	16	13,4
Emploi et contrat	4	11,8	14	16,5	18	15,1
Finances	6	17,6	2	2,4	8	6,7
Formation professionnelle	2	5,9	17	20,0	19	16,0
Réglementation	3	8,8	9	10,6	12	10,1
Respect des horaires de travail	5	14,7	10	11,8	15	12,6
TOTAL	34	100	85	100	119	100

RÉDUCTION DES ENCOMBREMENTS ET DE LA POLLUTION

Il y a eu très peu de propositions portant sur la réduction des encombrements du trafic et de la pollution - quatre sur le développement et trois sur le comportement des usagers.



Il y a beaucoup de voitures déjà, mieux vaut améliorer les routes au lieu de rajouter d'autres voitures.

Soudeur, gare routière de Lat-Dior

TABLEAU 33. FRÉQUENCE DES PROPOSITIONS EN FAVEUR DE LA RÉDUCTION DES ENCOMBREMENTS ET DE LA POLLUTION

Nature des propositions	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Développement	1	100,0	3	50,0	4	57,1
Comportement des usagers	0	0,0	3	50,0	3	42,9
TOTAL	1	100	6	100	7	100

RÉDUCTION DU HARCÈLEMENT ET AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

Bien que peu de propositions aient été formulées, l'amélioration des conditions de sécurité, notamment le harcèlement, a été soulevée par près des deux tiers des travailleurs et par les hommes en particulier. Pour les femmes, les conditions d'hygiène (la propreté, les toilettes) sont tout aussi importantes.

TABLEAU 34. FRÉQUENCE DES PROPOSITIONS CONTRE LE HARCÈLEMENT ET POUR LA PROMOTION DE LA SANTÉ ET DE L'HYGIÈNE

Propositions	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Amélioration des conditions de sécurité	2	50,0	11	68,8	13	65,0
Amélioration des conditions sanitaires	2	50,0	5	31,3	7	35,0
TOTAL	4	100	16	100	20	100

Contrôleuse de billets | Source : ITF



BRT - IMPLICATIONS POUR LA MAIN-D'ŒUVRE

Sensibilisation au BRT

La plupart des travailleurs du secteur des transports informels interrogés (76,5 %) affirment ne pas connaître le BRT. Moins d'un quart (23,5 %) ont déclaré avoir entendu parler du projet, les femmes (17,9 %) étant moins nombreuses que les hommes (25,2 %) à l'affirmer.

À la gare routière Grand Yoff, il ressortait du groupe de discussion que la plupart d'entre eux n'avait jamais entendu parler du BRT jusqu'à ce jour ; d'autres savaient qu'il s'agissait d'un projet du gouvernement.



C'est quand je suis revenu du village ou j'ai fêté la Tabaski (Aid) que j'ai entendu parler de notre déguerpissement. Je n'ai même pas encore été recensé et c'est par voie de presse que j'ai appris que les travaux du BRT démarrent lundi.

Commerçant, Garage Petersen

TABLEAU 35. PROPORTION DE TRAVAILLEURS AYANT ENTENDU PARLER DU BRT

	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Ont entendu parler du BRT	7	17,9	33	50,0	40	23,5
N'ont pas entendu parler du BRT	32	82,1	98	50,0	130	76,5
TOTAL	39	100	131	100	170	100

SOURCE DE CONNAISSANCES SUR LE BRT

Parmi ceux qui ont eu connaissance du BRT, 56,5 % des travailleurs déclarent avoir entendu parler du BRT par le bouche à oreille ou par une tierce personne. La presse n'a été citée que par environ 22 % des travailleurs, tandis que seul un travailleur sur dix (13 %) a déclaré avoir obtenu l'information dans le cadre

d'une réunion sur le BRT. En revanche, deux tiers (66,7 %) des femmes ont déclaré avoir été informées par le bouche à oreille et un tiers (33,3 %), sur leur lieu de travail, contre aucun homme.

TABLEAU 36. SOURCE DE CONNAISSANCES SUR LE BRT

	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Lieu de travail	1	33,3	0	0,0	1	4,3
Médias	0	0,0	5	25,0	5	21,7
Organisation de travailleurs	0	0,0	1	5,0	1	4,3
Réunion sur le BRT	0	0,0	3	15,0	3	13,0
Tierce personne / Bouche à oreille	2	66,7	11	55	13	56,5
TOTAL	3	100	20	100	23	100

COMPRÉHENSION DU BRT

Certains travailleurs (63%) estiment que le projet permettra de réorganiser le transport, notamment en améliorant la desserte, la sécurité, l'organisation, le temps, le confort. Les autres (17%) soulignent un impact positif sur l'emploi en ce sens que, selon eux,

le projet pourrait diminuer le chômage et les pertes d'emploi. En revanche, environ 37 % des travailleurs expriment une opinion défavorable vis-à-vis du BRT, soutenant qu'il aura un impact négatif sur leur travail et sur l'emploi.

TABLEAU 37. MOTIFS DE L'ATTITUDE VIS-À-VIS DU BRT

	COMPRÉHENSION	Nombre	%
ATTITUDE POSITIVE	Améliore les transports (desserte, sécurité, meilleure organisation, gain de temps, confort)	14	82,4
	Impact positif sur l'emploi	3	17,6
	TOTAL	17	100
ATTITUDE NÉGATIVE	Impact négatif sur l'activité (disparition, dérangement, problème de survie, perte de clients)	11	73
	Impact négatif sur l'emploi (chômage, perte d'emploi)	4	27
	TOTAL	15	100

ATTITUDES ENVERS LE BRT

Parmi les travailleurs qui connaissent le BRT, plus du tiers ont une opinion négative à son sujet.

TABLEAU 38. ATTITUDES POSITIVES/NÉGATIVES À L'ÉGARD DU BRT

Attitudes	Nombre	%
Favorables	17	63,0
Défavorables	10	37,0
TOTAL	27	100

Certains travailleurs sont radicalement opposés au BRT, comme observé lors des groupes de discussion :



Le BRT n'est pas une bonne chose parce qu'il va tout nous prendre.

Travailleur, gare routière de Grand Yoff



Non ! Le BRT va augmenter le chômage dans ce pays. Le trajet n'est pas adéquat, il y aura de la concurrence déloyale, le BRT affectera nos revenus et ne profite pas à plusieurs personnes, seulement une catégorie.

Travailleur, gare routière de Petersen



C'est un projet qui détruira le travail informel.

Restauratrice, gare routière de Lat-Dior



Non. Parce que les projets du gouvernement n'ont pas d'aboutissement. Par exemple, le Transport express régional (TER), depuis qu'on l'a inauguré, ne marche pas, et les travaux sont à l'origine des difficultés que vivent les populations actuellement.

Travailleur, gare routière de Lat-Dior

IMPACT PERÇU SUR LES MOYENS DE SUBSISTANCE

Plus de 56 % des personnes interrogées ont déclaré qu'elles risquaient de perdre leur emploi à cause du BRT. La menace sur les revenus a également été perçue par 22 % des personnes interrogées. On

compte autant de travailleurs qui ont fait part d'un sentiment d'anxiété qui pourrait découler du risque de perte de leur emploi, de leur revenu, voire des deux à la fois. Les deux seules femmes à avoir donné leur avis ont évoqué la perte d'emploi.

TABLEAU 39. IMPACT PERÇU DU BRT

	Femmes		Hommes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Pertes d'emplois	2	100,0	11	52,4	13	56,6
Pertes de revenus	0	0	5	23,8	5	21,7
Peur	0	0	5	23,8	5	21,7
TOTAL	2	100	21	100	23	100



Le projet du Bus Rapid Transit (BRT) n'envisage pas le recasement des impactés même s'ils sont susceptibles d'être indemnisés.

Commerçant, Petersen



Ce garage existe depuis 1992. Nous n'avons pas d'autres sources de revenus et nous sommes chefs de familles.

Chef de garage de clandos, Grand Médine, depuis 2014.



J'avais mon garage de mécanique dans la maison et là, je ne sais quoi faire de mes apprentis.

Mécanicien, Grand Médine



Voici notre maison (il la montre du doigt). J'avais construit mon garage à côté pour gagner ma vie.

Mécanicien, garage de clandos, Grand Médine



Ce qui me fait le plus mal, c'est quand nous protestons, les responsables du BRT nous disent qu'à Grand Médine, ce sont des maisons qui sont détruites, alors que pour nous, ce sont juste des cantines... ça va juste favoriser l'insécurité. Certains peuvent verser dans le banditisme s'ils n'ont plus où aller. On ne peut pas nous tympaniser avec des infrastructures, alors que les gens n'ont même pas de quoi manger.

Délégué du marché depuis 10 ans, gare routière de Liberté 6



Quand nous avons exigé des sites de recasement, ils nous ont dit que ce n'était pas à eux de nous en trouver, parce qu'ils ne nous avaient pas installé ici.

Tôlier, gare routière de Guédiawaye



Depuis 1998, je vends des chaussures ici. Quand je suis allé à la Préfecture, ils m'ont dit qu'ils allaient me rappeler. S'ils me demandent de partir, je ne sais même pas où aller.

Vendeur de chaussures, gare routière de Guédiawaye

Impact potentiel du BRT sur l'emploi

À ce stade de la recherche, nous ne sommes pas en mesure de proposer une évaluation quantitative fiable du nombre de personnes dont les moyens de subsistance sont susceptibles d'être menacés par la mise en service du BRT à Dakar.

Néanmoins, le nombre de pertes d'emplois éventuelles risque d'être important. L'étude précédente sur l'impact du BRT sur l'industrie des matatu à Nairobi (Manga & Spooner, 2019), qui présente de nombreuses similitudes avec les services de transport informels de Dakar, estimait que 35 000 emplois pourraient être menacés si et quand les 180 km de lignes BRT seront opérationnels – soit environ 200 emplois par kilomètre. Le système prévu à Dakar est beaucoup plus petit – 18,3 km – donc si le ratio est réaliste, il pourrait y avoir (selon une estimation prudente) une perte de moyens

de subsistance pour 3 500 personnes, si toutefois aucune mesure n'est prise pour atténuer les effets.

Une évaluation plus rigoureuse nous imposera de calculer :

1.

Le nombre de postes d'équipage de bord menacés, sur la base du nombre de membres d'équipage par véhicule multiplié par le nombre de véhicules qui seront déplacés par ligne de BRT et ligne de rabattement.

Les données disponibles limitées à ce stade de l'étude donnent une indication approximative du nombre d'emplois menacés dans les services de **Tata-AFTU** et de **Dakar Dem Dikk**. Une étude de 2017 a montré que les 1 607 minibus de l'AFTU exploitant 65 lignes employaient 6 828 travailleurs (Byll, 2017). Le CETUD a prévu que 15 lignes Tata-AFTU et six lignes Dakar Dem Dikk seront perdues avec la mise en service du BRT (Aw, 2018). À partir de là, il est possible de faire quelques hypothèses limitées sur le nombre total d'emplois menacés.

TABLEAU 40. CALCUL DES PERTES D'EMPLOI CHEZ AFTU/DDD

Calcul des pertes d'emploi chez Tata-AFTU/Dakar Dem Dikk		
Estimation 2017 de la main-d'œuvre d'AFTU :	Nombre de lignes exploitées par l'AFTU	65
	Nombre de minibus de l'AFTU	1 607
	Nombre de travailleurs de l'AFTU	6 828
Dès lors :	Nombre moyen de bus par ligne	25
	Nombre moyen de travailleurs par ligne	105
	Nombre moyen de travailleurs par bus	4
Estimation du CETUD du nombre de lignes perdues (Aw, 2018)	Tata-AFTU	15
	Dakar Dem Dikk	6
Estimation du nombre d'emplois menacés	Tata-AFTU	1,576
	Dakar Dem Dikk	630
TOTAL		2 206

Les véhicules cars rapides et Ndiaga Ndiaye nécessitent les uns comme les autres au moins quatre travailleurs à bord (chauffeur, chauffeur suppléant et deux apprentis). Si les 1 397 véhicules cars rapides et

Ndiaga Ndiaye (CETUD, 2019) devaient être remplacés, plus de **5 000 emplois** seraient menacés, bien qu'il soit possible de les compenser par de nouveaux véhicules de remplacement.



Chauffeur | Source : ITF

2.

Le nombre **d'emplois menacés dans les terminaux et arrêts concernés**, sur la base du nombre de travailleurs par arrêt multiplié par le nombre d'arrêts à déplacer sur le trajet du BRT.

TABLEAU 41. ESTIMATION DU NOMBRE DE TRAVAILLEURS AU GARAGE DE GRAND-YOFF

Estimation du nombre de travailleurs au terminal de Grand-Yoff

Chauffeurs-proprétaires	200
Chauffeurs salariés	300
Chefs de garage	10
Commis	180
Marchands ambulants	57
Commerçants	84
TOTAL	831

Source : Séance du Groupe de discussion, septembre 2019

Il est clair que c'est dans les principaux terminaux concernés par le BRT que l'on trouvera le plus grand nombre de moyens de subsistance menacés (voir tableau 50). Les participants aux groupes de discussion ont laissé entendre que plus de 800 travailleurs sont employés au terminal de Grand Yoff.

Si nous supposons que dans chaque terminal touché (informel ou formel) le pourcentage de travailleurs par rapport au nombre de voyageurs/véhicules est similaire, nous pouvons, par exemple, faire un calcul très approximatif des pertes d'emploi potentielles.

Sur la base des données préparatoires publiées par le CETUD en 2014, complétées par l'observation sur le terrain, nous pouvons estimer le nombre d'arrêts et de terminaux qui seront touchés par l'introduction du BRT.

D'une part, il semble que sur les 78 passerelles identifiées, celles situées en dehors de l'axe principal du BRT et qui seront absorbées par le réseau de rabattement seront de loin les plus touchées (79,5 %). D'autre part, les passerelles des futurs opérateurs des réseaux de rabattement du BRT, de DDD et de l'AFTU seront beaucoup moins touchées.

TABLEAU 42. NOMBRE APPROXIMATIF D'EMPLOIS MENACÉS DANS LES TERMINAUX

Calcul approximatif d'emplois menacés dans les terminaux

	Grand Yoff	Lat Dior	Petersen	Casebi	Liberté 6	Colobane	Total
Chauffeurs-proprétaires	200	300	400	200	200	400	1 700
Chauffeurs salariés	300	450	600	300	300	600	2 550
Chefs de garage	10	15	20	10	10	20	85
Commis	180	270	360	180	180	360	1 530
Marchands ambulants	57	86	114	57	57	114	485
Commerçants	84	126	168	84	84	168	714
Total	831	1 247	1 662	831	831	1 662	7 064

Contrôleuse de billets | Source : ITF



TABLEAU 43. GARES ET ARRÊTS DE BUS DES OPÉRATEURS SUR LES CORRIDORS ET RÉSEAUX DE RABATTEMENT DU BRT

Lieu/BRT	Clando	Car rapide	Ndiaga Ndiaye	AFTU	DDD	Total	%
Réseau de rabattement	Polyclinique	0	1	1	0	0	2
	Colobane	1	1	1	1	1	5
	Université	0	1	1	1	0	3
	Hôpital Fann	1	0	0	0	0	1
	Terminus Liberté 5	1	0	0	1	0	2
	Sahm/hôpital Abass Ndao	1	1	1	1	0	4
	Ouakam/ tally Diallo	1	1	1	0	0	3
	Yoff/Aéroport	1	0	1	0	1	3
	Garage Ngor	1	0	1	1	0	3
	Lat Dior	0	1	1	1	1	4
	Croisement Cambérène	1	1	1	0	0	3
	Rond-point Patte d'oie	1	1	1	0	0	3
	École Dior	1	1	1	1	1	5
	Route des Niayes x Tally bou bess	1	1	1	0	0	3
	Buntu Pikine/église	1	1	1	0	0	3
	Route des Niayes x tally bou mag	1	1	1	0	0	3
	Terminus Tally bess	1	0	1	0	0	2
	Texaco (icotaf x route des Niayes)	1	1	0	0	0	2
	Serigne Assane (Guédiawaye)	1	1	1	1	0	4
	Route de boune	1	1	1	1	0	4
Total	17	15	17	9	4	62	79,5%
Ligne principale du BRT	Rond-point Casebi	1	1	1	0	0	3
	Petersen	0	1	1	1	0	3
	Garage Grand Yoff	1	1	1	0	0	3
	Stade de l'amitié	1	0	1	0	0	2
	Garage Guédiawaye	1	1	1	1	1	5
Total	4	4	5	2	1	16	20,5%
Total	21	19	22	11	5	78	100,0%
%	26,9	24,4	28,2	14,1	6,4	100	

Source : (SCE / SAFEGE, 2017), complété par des observations de terrain

3.

Le nombre de **personnels de service menacés**, basé sur le nombre de véhicules entretenus/conservés par profession, multiplié par le nombre de véhicules à déplacer.

Un grand nombre de travailleurs sont nécessaires pour entretenir, nettoyer et réparer les véhicules, en particulier les véhicules anciens. L'étude de Nairobi a estimé que plus de 50 travailleurs (mécaniciens, réparateurs de freins, de pneus, soudeurs, carrossiers, peintres, éclairagistes, selliers-garnisseurs, distributeurs de pièces détachées) étaient nécessaires pour entretenir les minibus matatu sur chaque itinéraire de minibus matatu, en plus d'autres

travailleurs, comme ceux des stations d'essence, des stations de lavage et des gardiens de nuit. (Manga & Spooner, 2019).

Comme l'a révélé l'enquête par questionnaire, un grand nombre de services sont impliqués dans le secteur des transports informels (voir tableau 50). Beaucoup sont ignorés dans les statistiques et la recherche sur les transports, notamment les personnes dont les professions sont les plus précaires et qui sont plus généralement des femmes, comme les commis, les vendeurs de billets, les marchands ambulants, les vendeurs de nourriture et les commerçants.

Mécaniciens | Source : ITF



4.

Le nombre de nouveaux emplois à créer dans le BRT.

Il est nécessaire de disposer de plus amples données sur les besoins en personnel prévus par la société d'exploitation du BRT de Dakar. En outre, le nombre de personnes dont les moyens de subsistance dépendent du BRT sera affecté par l'architecture matérielle et les réglementations relatives aux terminaux et aux gares – par exemple, selon que des fonctions telles que la sécurité et la billetterie dans les gares emploieront du personnel ou seront entièrement automatisées ou que les vendeurs de rue et les exposants sont autorisés à faire du commerce dans les gares ou à proximité.

Toutefois, nous pouvons raisonnablement estimer le nombre d'emplois susceptibles d'être directement créés par le BRT à Dakar en établissant une comparaison avec les données du système de BRT Rea Vaya à Johannesburg, en Afrique du Sud. Dans sa première phase, le système de BRT de 25,5 km a généré 830 emplois permanents : 256 au sein de la société d'exploitation des bus, 280 dans les gares (caissiers, « ambassadeurs » et agents de sûreté),

240 dans la sécurité et le nettoyage, et 40 dans l'administration (McCaul & Ntuli, 2011). Ces chiffres ne tiennent pas compte de la création de nouveaux emplois dans les services de rabattement. Le CETUD fait preuve d'optimisme en suggérant que « l'opération pourrait bénéficier à 1 500 personnes » (Diaw, 2019).

Ces calculs sont purement indicatifs et provisoires à l'heure actuelle, et nécessitent une collecte et une analyse plus détaillées des données. Mais lorsque des chiffres plus fiables sur les emplois menacés seront disponibles pour chacun des personnels de bord, des travailleurs des terminaux/arrêts d'autobus et des travailleurs des services, ainsi que sur les nouveaux emplois qui seront créés par le BRT et ses itinéraires de desserte, nous pourrons alors évaluer approximativement le nombre total d'emplois menacés dans le secteur des transports en raison de la mise en service du BRT à Dakar. **Même ainsi, à partir des éléments partiels fournis ci-dessus, il serait raisonnable de supposer qu'un chiffre net de 5 000 à 10 000 personnes verraient leurs moyens de subsistance menacés, si aucune mesure d'atténuation n'était décidée.**

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

LA MAIN-D'ŒUVRE DU TRANSPORT INFORMEL

Les personnes qui travaillent dans le secteur du transport informel de voyageurs à Dakar, y compris celles qui travaillent de manière informelle au sein et autour de l'économie des transports, par ailleurs formelle (comme Dakar Dem Dikk, AFTU), sont relativement jeunes, bien que beaucoup d'entre elles travaillent dans ce secteur et dans la même profession tout au long de leur vie active. La plupart des travailleurs n'ont qu'une éducation primaire voire aucune.

Il existe une grande diversité de professions dans l'industrie, par exemple les équipages de bord, les travailleurs des terminaux et des arrêts de bus, et les travailleurs des services employés dans les terminaux ou sur les lieux de travail hors site.

La grande majorité de ces employés a un statut très précaire et ne bénéficie ni de contrat de travail ni de **sécurité de l'emploi**.

Les journées de travail sont très longues, la majorité des travailleurs travaillant plus de 12 heures par jour et six ou sept jours par semaine.

Il est extrêmement difficile d'obtenir des données fiables sur **les revenus**. Si l'enquête par questionnaire laisse entendre que de nombreux travailleurs gagnent des sommes apparemment importantes, il est difficile, lors d'un entretien de rue, de faire la part entre le salaire brut et le salaire net après déduction des dépenses (telles que les versements correspondant aux objectifs, le carburant, les pots-de-vin et l'entretien). Cela nécessite de nouvelles recherches, notamment par le biais d'entretiens plus longs et plus approfondis avec les chauffeurs, les receveurs et les propriétaires de véhicules, si la confidentialité peut être garantie. Un exercice similaire à Nairobi a révélé que, malgré les sommes d'argent relativement importantes perçues au titre des prix des billets, le salaire net des équipages de bord peut s'avérer très faible. Dans certains cas, ils subissent même des pertes après que toutes les dépenses ont été couvertes, surtout pour les véhicules plus vétustes et moins performants.

Les conditions de travail et l'environnement de travail sont mauvais pour la santé, et les blessures sont fréquentes. Une grande partie de ce phénomène est due à des heures de travail très excessives, en raison du système d'objectifs lié à l'emploi informel des équipages et imposé par les propriétaires de véhicules.

Les **principaux problèmes** signalés par les travailleurs sont l'insécurité de l'emploi, les longues heures de travail, les bas salaires, le harcèlement sexuel, le harcèlement policier et le manque d'installations (telles que toilettes, eau potable et abri).

La majorité des travailleurs ne sont pas membres **d'organisations professionnelles**, telles que les syndicats, les coopératives ou les associations informelles et les groupes d'entraide. Parmi ceux qui sont organisés, un tiers sont membres d'un syndicat.

L'industrie reste dominée par les hommes, bien que certains éléments indiquent que le nombre de femmes augmente. Les femmes sont généralement plus instruites, mais on les trouve surtout dans les professions les plus précaires, vulnérables, imprévisibles et mal payées – notamment les commerçants et les marchands ambulants – et elles sont confrontées à un harcèlement sexuel généralisé dans leur travail.

CONSÉQUENCES DU BRT

Plus de 75 % des travailleurs ne connaissaient pas le BRT au moment de l'enquête (septembre 2019), mais il est probable que cette proportion diminuera considérablement lorsque les phases de délocalisation et de construction débuteront. Parmi les personnes qui étaient au courant, la répartition était relativement égale entre celles qui avaient une opinion positive ou négative du BRT, avec une très forte inquiétude quant aux implications pour leurs moyens de subsistance.

À ce stade de la recherche, aucune estimation fiable des chiffres ne peut être fournie, mais il est possible que les moyens de subsistance **de 5 000 à 10 000 personnes soient menacés**, après avoir pris en considération les nouveaux emplois potentiels au sein du BRT, si aucune mesure d'atténuation n'est adoptée.

PROPOSITIONS DES TRAVAILLEURS

La réussite de la mise en service du BRT à Dakar laissera encore une large part à l'industrie informelle de transport de voyageurs : Le BRT pourrait ne pas être abordable pour tous, il ne répondra pas à tous les besoins de transport de la ville, et il faudra prévoir des lignes de rabattement (et des trajets vers et depuis les lignes de rabattement vers les communautés plus éloignées).

La planification et la mise en œuvre du BRT offrent une opportunité d'intégrer tous les transports publics de Dakar et de formaliser l'économie informelle des transports.

Les travailleurs eux-mêmes ont formulé des propositions qui prévoient des étapes vers la formalisation, et donc des améliorations des

conditions de travail et des moyens de subsistance qui, à leur tour, profiteront aux voyageurs et à l'économie de Dakar dans son ensemble.

L'enquête par questionnaire et les discussions de groupe ont permis aux travailleurs de proposer des idées qui amélioreraient leur travail, réduiraient les embouteillages et augmenteraient l'efficacité des transports publics, indépendamment du BRT. Celles-ci comprenaient :

- adopter et mettre en œuvre des réglementations visant à garantir des contrats de travail officiels et une réduction du temps de travail (et donc à réduire les taux d'accidents et de conduite dangereuse)
- améliorer l'accès à la protection sociale, en particulier à la sécurité sociale et aux pensions
- moderniser le parc automobile actuel avec de nouveaux véhicules plus respectueux de l'environnement
- améliorer et étendre les possibilités de formation professionnelle, en particulier pour les femmes
- moderniser et améliorer les espaces de travail, notamment en fournissant des équipements de base tels que des toilettes, de l'eau potable et des abris pour se protéger du soleil et de la pluie

Concernant l'introduction du BRT lui-même, les travailleurs ont proposé :

- d'impliquer les travailleurs informels dans la planification et la mise en œuvre du projet de BRT
- de donner la priorité aux travailleurs informels dans le recrutement pour le BRT
- de compenser la perte de revenus ou de moyens de subsistance
- pour les travailleurs qui doivent déménager leur espace de travail, les relocaliser dans de nouvelles zones dotées d'installations correctes

ENGAGEMENT ET INCLUSION

De l'avis général, les autorités de planification du BRT doivent consulter toutes les parties prenantes et les associer à la planification et à la mise en œuvre.

Des représentants des propriétaires de véhicules sont déjà associés au processus de consultation, mais il serait erroné de penser qu'ils représentent l'ensemble du secteur des transports informels. Même si les propriétaires et les travailleurs s'accordent dans une certaine mesure à vouloir protéger le secteur informel, il existe des divergences nombreuses et manifestes dans les intérêts poursuivis.

Il est par ailleurs évident que le secteur continuera de jouer un rôle crucial dans le réseau de transport de Dakar après l'introduction du BRT, convoyant les passagers vers les stations BRT dans les quartiers non desservis. La question est donc de savoir comment cette partie critique du réseau de transports publics sera améliorée et intégrée correctement.

Il est important de reformuler les objectifs généraux qui ont présidé à la mise en place du BRT à Dakar, voire d'autres projets destinés à améliorer le transport urbain de voyageurs. Ils visent à faire des services de transport actuels un système de transport urbain efficace, abordable et durable au plan écologique qui favorise la croissance économique et l'emploi décent. Pour être durable et réalisable, le BRT doit être pensé, planifié et mis en œuvre en associant et en incluant au maximum toutes les parties prenantes, dont les travailleurs.

La qualité du système de transport de passagers à Dakar ne passe pas uniquement par un bon plan technique, mais appelle des modèles commerciaux novateurs et inclusifs répondant aux problèmes sous-jacents de l'économie politique du transport informel.

La pratique courante d'inclure les « opérateurs » dans les consultations et les discussions politiques ne suffit pas pour engager les effectifs actuels des transports urbains – ceux qui gagnent leur vie grâce aux transports informels. Le terme « opérateurs » n'est pas adapté. Fourre-tout, il englobe les dizaines de milliers de personnes qui dépendent directement du secteur pour vivre, mais dont les intérêts économiques sont souvent très différents et supposent des relations d'emploi complexes.

Quand ils parlent « d'opérateurs », les responsables de la politique des transports, de la planification et de la mise en œuvre devraient inclure à la fois les propriétaires de véhicules et les représentants démocratiques des personnels (informels) ou travailleurs indépendants qui dépendent du secteur, et reconnaître qu'ils ont des intérêts différents et souvent divergents.

Au moment de la rédaction du présent rapport, les autorités de Dakar (le CETUD en particulier) ont donné des indications très positives quant à la participation des syndicats représentant les travailleurs des transports urbains dans des discussions sur l'introduction du BRT et son impact sur la main-d'œuvre du transport informel. Il faut s'en féliciter. Il est à espérer que les autorités de la ville, les organismes de prêt et les autres acteurs clés pourront saisir l'occasion de travailler avec les syndicats à la formalisation de l'industrie du transport de voyageurs dans son ensemble.

DES ÉTUDES SUPPLÉMENTAIRES SONT NÉCESSAIRES

Une deuxième étape de recherche est indispensable afin de :

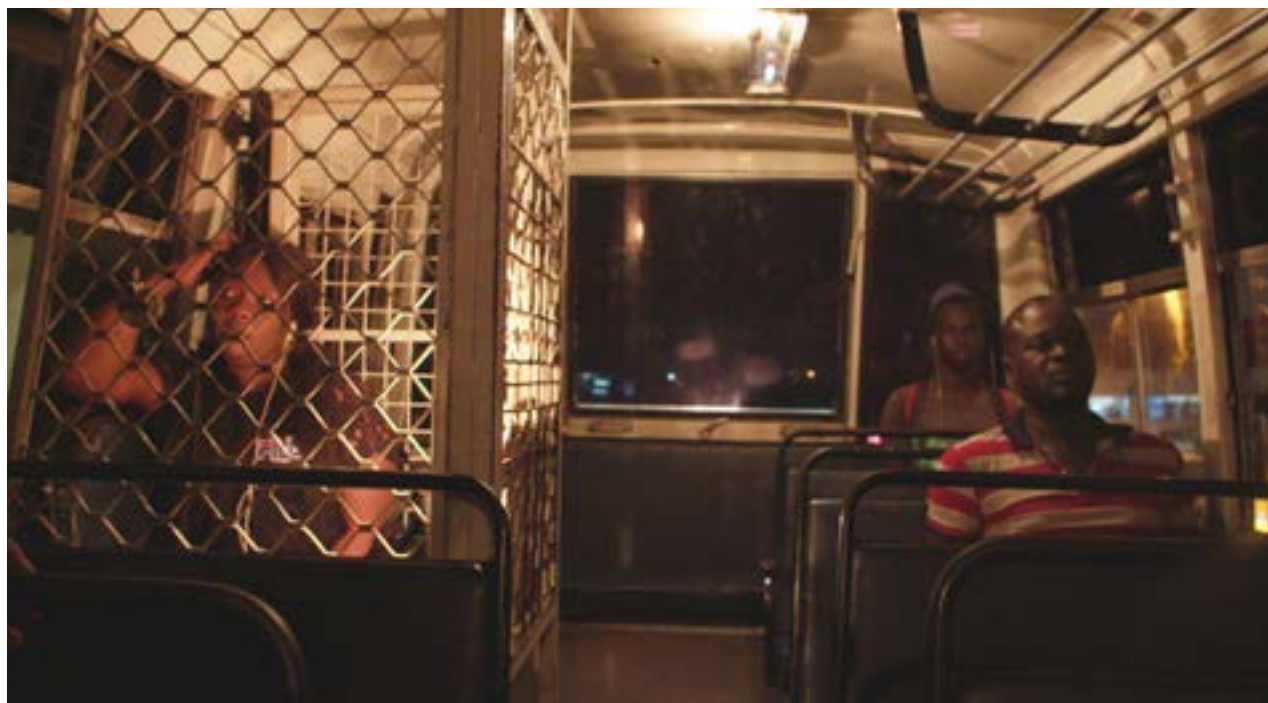
- recueillir davantage de données et d'analyses sur les revenus bruts et nets des travailleurs, et
- construire une analyse plus substantielle de la micro-économie du transport informel (y compris l'informalité au sein des opérations de transport par ailleurs formelles). Cette analyse devra comprendre une série de longs entretiens approfondis avec les équipages de bord, les travailleurs des services et les propriétaires de véhicules.

Une étude détaillée est également nécessaire pour fournir **des estimations plus fiables du nombre de**

travailleurs dont les moyens de subsistance pourraient être menacés par la mise en service du BRT.

Des recherches plus approfondies pourraient également prendre en compte le **secteur des taxis et des clandos** et peut-être les services ferroviaires, qui n'ont pas été abordés dans la première étape bien que jouant un rôle majeur dans le système de transport public de Dakar.

D'autres études sont nécessaires pour mieux comprendre les plans des lignes de rabattement, en particulier les structures de propriété, les modèles commerciaux, les politiques de l'emploi et les possibilités d'avancer vers la formalisation tout en limitant les pertes d'emploi.



Contrôleuse de billets en service de nuit | Source : ITF

BIBLIOGRAPHIE

ANSD. (2013). Enquête Nationale sur le Secteur Informel. Dakar : Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie.

Aw, T. (2018). Présentation du projet de BRT de Dakar. Abuja.

Byll, T. N. (2017). Le financement du renouvellement du parc de TPU dans l'agglomération dakaroise et la professionnalisation des acteurs : un mécanisme à consolider. Dakar : CETUD.

CETUD. (2017). Pilot Bus Rapid Transit (BRT) Project in Dakar ; Executive Summary of safeguard documents [Projet de Bus à haut niveau de service (BRT) à Dakar ; sommaire exécutif des documents de sauvegarde] Dakar : CETUD.

CETUD. (2019). Programme de Modernisation des Transports. Extrait le 2 avril 2020, de <http://www.cetud.sn/index.php/projets/programme-modernisation-transports>

Diaw, A. (2019, 20 octobre). Entretien avec le Directeur général du CETUD. Le Soleil.

Faye, P. E. (2012). Modernization and/or Sustainable Transportation System in Dakar : Identification of Problems and Mode Requirements. 8th International Conference on Traffic and Transportation Studies. [Modernisation et/ou système de transport durable à Dakar : identification des problèmes et exigences modales. 8^e Conférence internationale sur les études relatives à la circulation et au transport.] Changsha, Chine : Elsevier.

Hook, W., & Gautier, A. (2004). Pre-Feasibility Study for Bus Rapid Transit in Dakar, Senegal [Étude préliminaire d'un système de bus en site propre à Dakar au Sénégal] ITDP.

ITDP. (2004). Étude préliminaire d'un système de bus en site propre à Dakar au Sénégal. Dakar : Institute for Transportation & Development Policy.

Lammoglia, A. (2013). Analyse et modélisation multi-agents de transports flexibles. Comparaison de services français et sénégalais. Thèse de Docteur. Université Cheikh Anta Diop de Dakar.

Lombard, J., Sakho, P., & al, e. (2005). Les rues de Dakar, espaces de négociation et d'appropriation des transports collectifs. Autrepart.

Manga, E., & Spooner, D. (2019). Nairobi Bus Rapid Transit: Labour Impact Assessment Research Report [Bus à haut niveau de service (BRT) à Nairobi : Rapport de l'enquête d'évaluation de l'impact sur la main-d'œuvre] Manchester: Global Labour Institute

McCaul, C., & Ntuli, S. (2011). Negotiating the deal to enable the first Rea Vaya bus operating company. Case Studies in Sustainable Urban Transport. [Négocier l'accord pour rendre possible la première société d'exploitation du bus Rea Vaya. Études de cas dans le transport urbain durable]

Olvera, L. D., Plat, D., & Pochet, P. (2016). Changes in daily mobility patterns in Dakar (Senegal) [Évolution des modes de mobilité au quotidien à Dakar (Sénégal)] Conférence mondiale sur la recherche dans les transports. Shanghai.

Orrico Filho, R. D., Ribeiro, R. G., & Thiam, M. K. (2015, juin). A comparative study of the organization of alternative transport in the cities of Rio de Janeiro and Dakar. Case Studies on Transport Policy, 3(2). [Une étude comparative de l'organisation des transports alternatifs dans les villes de Rio de Janeiro et de Dakar. Études de cas sur la politique des transports] doi:<https://doi.org/10.1016/j.cstp.2014.07.002>

SCE / SAFEGE. (2017). Préparation d'une expérience pilote d'un système de bus rapides sur voie réservée à Dakar (BRT). Dakar : CETUD.

SITRASS/CUREM. (2015). Enquête ménages sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar. Dakar : CETUD.

Spooner, D. (2019). Les bus à haut niveau de service (BRT) et la formalisation des transports publics informels. Londres : ITF.

SYSCOM. (2001). Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar (EMTSU) – 2000. Rapport d'analyse. Dakar : CETUD.

UITP. (2019). Transforming Cities with Bus Rapid Transit (BRT) Systems [Transformer les villes grâce aux Systèmes de bus à haut niveau de service (BRT)] Bruxelles : UITP.

ANNEXES

Annexe A. Questionnaire d'enquête

Enquête informelle sur la main-d'œuvre de l'industrie du transport

Date de l'entrevue

Questions d'entrevue

Je suis [nom] de [syndicat / université]. Nous faisons des recherches sur les conditions de travail des travailleurs des transports de Dakar.

Les résultats de cette recherche seront utilisés pour aider à persuader les autorités d'améliorer les salaires et les conditions de travail des travailleurs, et de les inclure dans la planification et la mise en œuvre de meilleurs systèmes de transport dans la ville.

Nous aimerions vous poser quelques questions. Tout ce que vous direz sera traité en toute confiance.

H	1	2. Age	Moins de 18	18-24	25-39	40 plus
F	2		1	2	3	4

3. Le plus haut niveau d'éducation atteint	Niveau primaire	1
	Niveau secondaire	2
	Niveau collégial	3
4. Énumérez toute formation supplémentaire au cas où vous en auriez une ?		

5. Lieu de travail (Où travaillez-vous?)		
A bord (conducteurs, conducteurs, etc.)	1	
Zone de service hors route (mécanique, pneumatiques, etc.)	2	
Arrêt gare/Bus	4	
Le long de la route (en cas de trafic de colporteurs)	5	
Autres (Nommez-le)	6	

6. Que faites-vous dans le secteur du transport en ce moment?							
conducteur	1	chauffeur	5	personne	9	nettoyeur	13
Chargeur / Porter	2	marchand	6	Vendeur de rue	10	Agent de la circulation	14
Chauffeur de secours	3	Batteur de panneau	7	mécanicien	11	Monteur /réparateur de pneus	15
Superviseur de gare	4	Superviseur de gare officieux	8	Délègue syndical	12	Personnel de l'Admin.	16
Autres (nom)							17

7. Depuis combien de temps travaillez-vous dans le secteur du transport?		
8. Depuis combien de temps participez-vous à ce que vous faites en ce moment?		

9. Avez-vous une entente écrite avec quelqu'un qui vous paie pour faire votre travail?		
oui		
non		

10. Heures de travail	
10a. Combien d'heures de travail faites-vous normalement chaque jour?	
10b. Combien de jours faites-vous normalement ce travail chaque semaine?	
10c. Travail irrégulier / imprévisible? (s'il vous plaît cocher)	

11. Qui vous paye pour faire ce travail particulier? (Si vous êtes travailleur autonome, qui sont vos clients?)	
12. Qui, payez-vous à votre tour pour mettre en place votre travail ?	

13. Combien d'argent recevez-vous au total, avant de payer d'autres personnes d'autres dépenses?	a) par jour	1	CFA	
	b) par semaine	2		
	c) Par mois	3		
	d) Par année	4		
	<i>Cochez un le cas échéant</i>			

14	A partir de ce que vous gagnez de votre affaire / emploi, combien utilisez-vous pour assurer les dépenses suivantes	Entrez le montant par jour, par semaine, par mois <u>ou</u> par année, le cas échéant			
		CFA par jour	CFA par semaine	CFA par mois	CFA Par an
a	Carburant pour véhicules				
B	Entretien des véhicules ou des machines que vous utilisez				
c	Amendes/Pots de vin à la police				
d	Taxes				
e	Patentes pour les entreprises				
f	Assurance pour les entreprises				
g	Fournisseurs (ceux qui vous fournissent des biens/services dont vous avez besoin pour que votre entreprise soit gérée)				
h	Cible des propriétaires				
i	D'autres travailleurs vous aident dans l'entreprise				
j	Remboursement de prêt pour l'argent pris pour gérer l'entreprise				
k	Tout autre paiement qui est exigé de votre entreprise (Nommez-le par exemple louer pour l'espace)				
	total				

15. Quel est le montant moyen de l'argent restant pour vous-même, après avoir fait tous ces autres paiements?	par jour	1	CFA	
	par semaine	2		
	Par mois	3		
	Par année	4		
	<i>Cochez un le cas échéant</i>			

16. Avez-vous eu des problèmes de santé ou des blessures à la suite de votre travail dans ce secteur?	oui
	non
17. Si oui, mentionnez le problème (s)	
18. Si oui, quelle est la cause (s) à votre avis	

19. Quels sont les problèmes auxquels vous faites face dans votre travail?	
---	--

20. Nommez toute union, association ou coopérative dont vous êtes membre	
---	--

21. Avez-vous entendu parler de Bus Rapid Transit - BRT?	oui
	non (si non aller à la question 26)

22. Si oui, d'où avez-vous entendu parler?	
---	--

23. Si oui, pensez-vous que le BRT est une bonne idée?	oui
	non
	Je ne sais pas
24. Si oui, pourquoi	

25. Si oui, comment pensez-vous que le BRT vous affectera?	
---	--

26. *Y a-t-il autre chose que vous aimeriez dire au sujet de votre travail, ou du système de transport public en général ? Ou avez-vous des questions pour nous ?*

Si vous avez des questions, ou d'autres commentaires que vous souhaitez faire plus tard, voici nos coordonnées [Donner la carte]

Si vous souhaitez voir les résultats de cette recherche, ou en savoir plus sur l'ITF et ses membres à Dakar, s'il vous plaît nous donner vos coordonnées ? [WhatsApp ?]

Je vous remercie.

Annexe B. Directives pour les groupes de discussion

Évaluation de l'impact sur la main-d'œuvre du BRT de Dakar

Discussions du Groupe de discussion: septembre 2019

Objectifs:

Organiser trois FGD ciblant trois groupes de travailleurs :

1. Équipages à bord
2. Travailleurs de gare
3. Travailleurs de service (mécaniciens, réparateurs de pneus, peintres, vendeurs, etc.)

Chaque FGD :

- Se tiendra dans un lieu proche de leurs lieux de travail respectifs
- D'impliquer 12-16 participants
- D'assurer l'inclusion des travailleuses, dans la mesure du possible proportionnelle au nombre de femmes dans chacun des trois groupes de travailleurs
- Durée d'environ une heure, ou plus si la discussion est productive et si les participants veulent bien continuer.
- Se tiendra en wolof, le cas échéant

En cas de succès, chaque FGD donnera un meilleur aperçu de la perception des travailleurs :

- Les principaux problèmes auxquels ils sont confrontés au travail
- Les principaux problèmes auxquels est confronté le transport de passagers à Dakar dans son ensemble
- Des idées ou des propositions d'amélioration du transport de passagers de Nairobi, avec une référence particulière à la congestion, à la pollution et aux accidents/santé/sécurité, bien qu'ouvertes à d'autres questions (violence, corruption, qualité du service aux passagers...)
- La sensibilisation et la compréhension du BRT, et de son impact

Préparation

- Identifier trois lieux appropriés aux trois groupes de travailleurs.
- Identifier/recruter des participants pour trois FGD de préférence en donnant un préavis.

Ressources

- Facilitateur
- Les participants au FGD recevront des boissons/collations et (si nécessaire) des dépenses modestes.

- Quelqu'un pour prendre des notes complètes, y compris de bonnes citations des participants
- Quelqu'un pour prendre quelques photos

Questions de guide pour l'animateur

1. *Quels sont les principaux problèmes auxquels vous faites face dans votre travail ?*
2. *Pensez-vous que c'est la même chose pour les autres travailleurs ?*
3. *Quels sont, selon vous, les principaux problèmes du transport de passagers à Dakar ?*

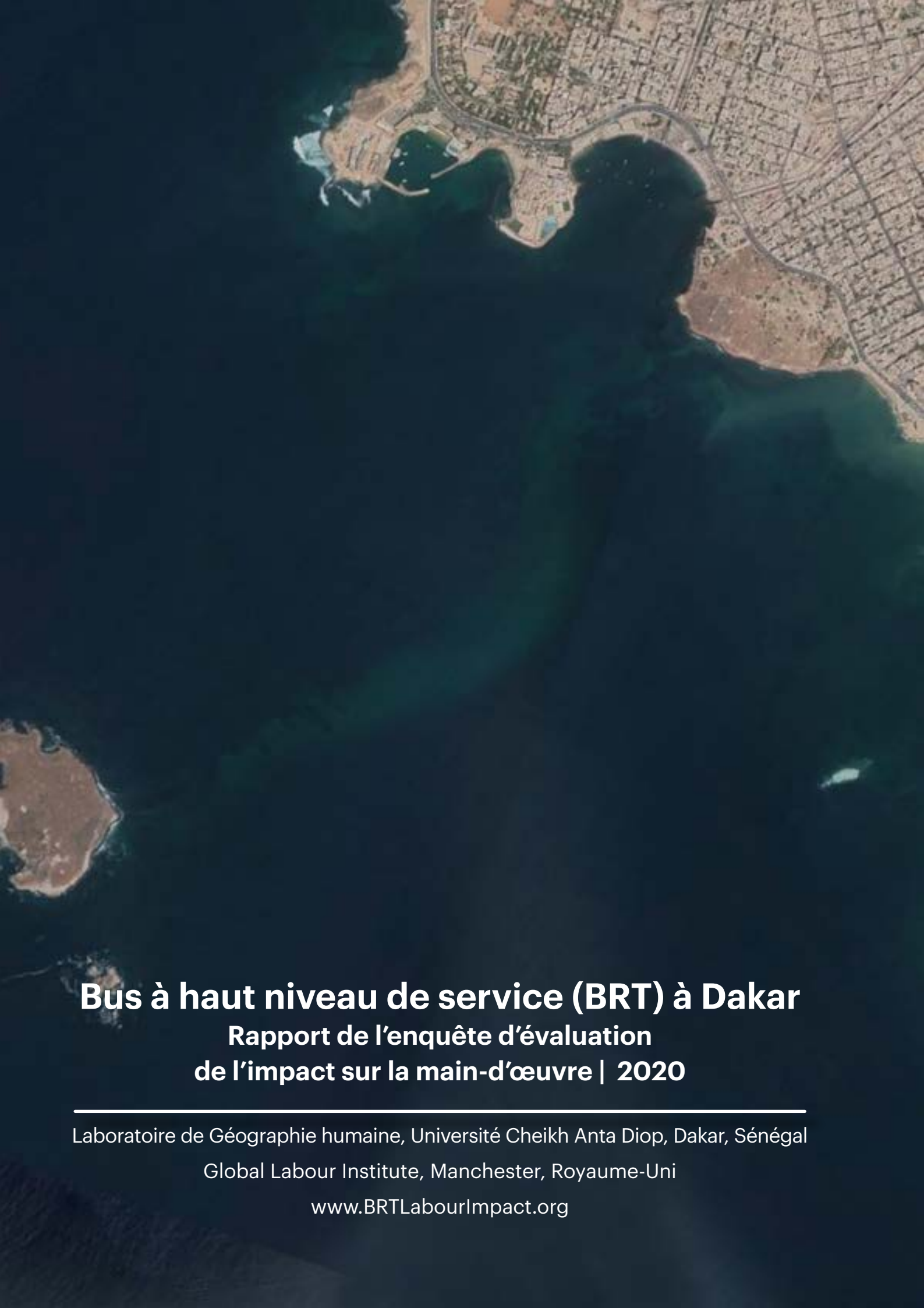
Si la **congestion**, la **pollution** et les accidents de la circulation ne sont pas mentionnés, renseignez-vous à ces sujets, mais n'excluez pas d'autres questions.

4. *Comment pourrait-on s'attaquer à ces problèmes ? Y a-t-il des solutions pratiques que vous proposeriez au gouvernement ou aux autorités municipales ?*
5. *Le gouvernement prévoit d'introduire un système de transport rapide par autobus (BRT) à Dakar pour tenter de s'attaquer à ces problèmes. Avez-vous entendu parler de cela ?*

Si **oui** : allez à la question 6.

Si **non ou incertain** : montrez et expliquez les cartes **fournies** et allez à la question 7.

6. *À votre avis, qu'est-ce que l'on entend par « BRT » ?*
7. *Pensez-vous que le BRT est une bonne idée pour Dakar ?*
8. *Pourquoi ? Ou Pourquoi pas ?*
9. *Comment, selon vous, l'introduction du BRT affecterait-elle votre travail ?*
10. *Comment pensez-vous que les propriétaires des cars Ndiaga Ndiaye pourraient réagir ?*
11. *Avez-vous confiance au gouvernement pour introduire le BRT ?*
12. *Élaborer sur les raisons pour lesquelles vous avez ou n'avez pas confiance ?*



Bus à haut niveau de service (BRT) à Dakar
Rapport de l'enquête d'évaluation
de l'impact sur la main-d'œuvre | 2020

Laboratoire de Géographie humaine, Université Cheikh Anta Diop, Dakar, Sénégal

Global Labour Institute, Manchester, Royaume-Uni

www.BRTLLabourImpact.org