

ANALYSE DES EFFETS DES INEGALITES SOCIO SPATIALES SUR LE COMPORTEMENT DE LA MOBILITE : ETUDE COMPARATIVE ENTRE LES COMMUNES DE MERMOZ ET DE BISCUITERIE (DAKAR-SENEGAL)

Mohamed Lamine NDAO,

Enseignant-chercheur au département Aménagement du Territoire, Environnement et Gestion Urbaine à l'École Supérieure d'Économie Appliquée (ESEA) de l'Université Cheikh Anta DIOP, Dakar (Sénégal)
mohamedlamine.ndao@ucad.edu.sn

Résumé

Ce travail de recherche vise à mieux comprendre comment les inégalités socio spatiales se manifestent sur la mobilité de la population des communes de Mermoz et de la Biscuiterie. L'objectif principal est d'analyser les effets des inégalités socio spatiales sur le comportement de la mobilité des habitants de ces deux communes. De ce fait des données ont été collectées auprès de 146 chefs de ménage à travers un questionnaire. En premier lieu, nous avons montré à travers des outils de mesure comme le taux de motorisation, le budget temps que les habitants de Mermoz se déplacent beaucoup plus que ceux de Biscuiterie.

Les résultats montrent également qu'une mauvaise répartition des équipements sur une zone peut avoir un impact sur le comportement de mobilité de la population concernant par exemple le mode de transport à utiliser.

Mots clés : *inégalités socio spatiales, comportement de mobilité, étude comparative*

Abstract

The aim of this research is to better understand how socio-spatial inequalities manifest themselves in the mobility behaviour of the population of the communes of Mermoz and Biscuiterie. The main objective is to analyse the effects of socio-spatial inequalities on the mobility behaviour of the inhabitants of these two communes. Data was therefore collected from 146 heads of household through a questionnaire. Firstly, we showed through measurement tools such as the rate of motorisation and the time budget that the inhabitants of Mermoz move around much more than the inhabitants of Biscuiterie.

The results also show that a poor distribution of facilities in an area can have an impact on the mobility behaviour of the population concerning, for example, the mode of transport to use.

Key words: *Socio-spatial inequalities, mobility behavior, benchmark study*

Introduction

« La dynamique démographique et l'urbanisation s'inscrivent parmi les principales transformations de l'Afrique de l'Ouest à venir. Entre 2015 et 2040, la population de l'Afrique de l'Ouest va doubler et les villes absorberont l'essentiel de cette croissance démographique » (Walther, 2020 : p. 1). L'ampleur du mouvement d'urbanisation s'est manifestée dans l'ensemble des centres urbains d'Afrique occidentale et dans leurs périphéries qui s'étendent à un rythme effréné. Cette urbanisation sous-entend que beaucoup de gens vivront dans les villes mais aussi que davantage de personnes et de biens effectueront un plus grand nombre de déplacements dans des zones urbaines et couvriront des distances plus longues (COUNDOUL et al. 2022, p.37).

Le profil urbain du Sénégal peut bien illustrer cette forte tendance. Il est l'un des pays les plus urbanisés en Afrique tropicale. Sa population urbaine augmente de façon assez dynamique. Le taux d'urbanisation du Sénégal est passé de 34 % en 1976 à 39 % en 1988, 40,7 % en 2002 et 45,2% en 2013 (ANSD, 2013 : p. 257).

À Dakar, ce contexte d'urbanisation s'accompagne aussi d'une extension de la pauvreté urbaine et des inégalités sociospatiales qui tiennent à la fois de la crise économique des années 70 et de l'adoption de politiques macro-économiques. Elles créent une différenciation de comportement de mobilité au sein de la population dakaroise et particulièrement pour les habitants des communes de Mermoz et de Biscuiterie.

Une grande partie de la population sénégalaise connaît des difficultés pour satisfaire leurs besoins de mobilité. Certains groupes sociaux à Dakar, pour des raisons liées au coût du transport et à une mauvaise répartition des équipements, ne maîtrisent pas totalement leur déplacement. De ce fait, ils rencontrent d'énormes problèmes pour assurer leurs mouvements. C'est le cas dans la commune de Biscuiterie qui est caractérisée par un niveau de desserte très faible, un plan d'aménagement qui ne respecte pas toutes les normes urbanistiques et aussi un problème d'accessibilité. Le niveau de motorisation des ménages (possession de voiture, de taxi-clando, etc.) est très faible (CETUD, 2015 : p 75). Par contre, d'autres groupes sociaux parviennent à se déplacer librement sans problème, car ayant un niveau de vie assez élevé vivant dans des espaces planifiés. C'est l'exemple à Mermoz qui est une zone bien desservie avec des routes à deux voies bien goudronnées et très spacieuses. On note aussi qu'il s'agit de l'une des zones ayant le

nombre de véhicules particuliers par ménage le plus élevé (CETUD, 2015 : p 77).

Les comportements de mobilité sont représentés comme une succession de déplacements isolés. À chaque déplacement est associé un mode de transport, une origine et une destination, un motif ou activité à destination ainsi que les heures de début et de fin de déplacement. Cependant, cette analyse des comportements de mobilité ne peut se limiter au strict champ du transport. Elle s'inscrit dans un système plus vaste d'interactions qui dépassent largement ce champ. Seul cet élargissement du champ d'explication devrait permettre des évaluations plus pertinentes des comportements de déplacements. En effet, L'urbanisation à Dakar se manifeste par des inégalités socio spatiales et une différenciation de comportement de mobilité au sein de la population. C'est ce que nous constatons pour les habitants des communes de Mermoz Sacré Cœur et Biscuiterie (cf. figure 1).

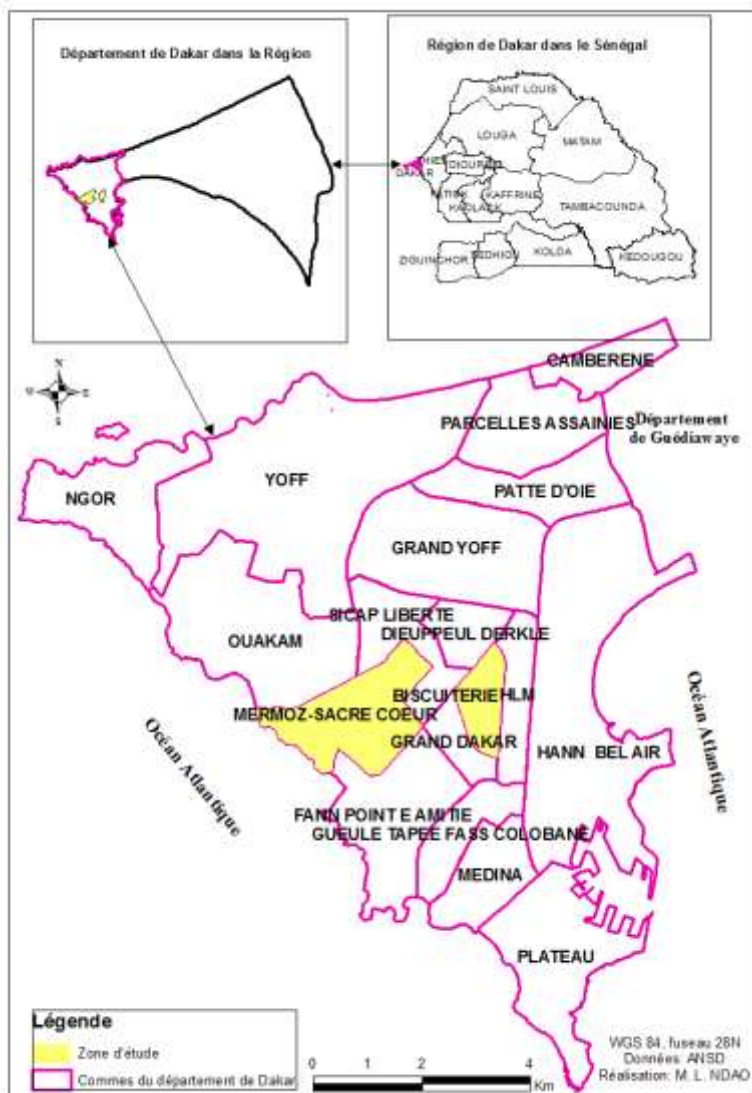


Figure 1 : Localisation des zones d'étude

Cette différenciation du point de vue spatial et social entre ces deux zones mérite d'être analysée et mise en phase avec le comportement de

mobilité des populations concernées. Une étude comparative permet de mieux comprendre les véritables causes des différences de comportement de mobilité entre les deux zones.

Cet article est structuré en trois parties : la première aborde la méthodologie, la seconde présente principaux résultats et la troisième est consacrée à la discussion.

1. Méthodologie de travail

Le choix des sites Mermoz et Biscuiterie s'explique par un certain nombre de paramètres tels que la différence de niveau de vie, d'infrastructures et des comportements de mobilité. D'après CETUD 2015, qui avait divisé la population dakaroise en 41 strates, la région de Dakar peut être scindée en 5 zones homogènes (NDIAYE et NDAO, 2020 : pp 110-111). La commune de Mermoz est classée au niveau de la deuxième zone c'est-à-dire une zone aisée et la commune de Biscuiterie dans la première classe c'est-à-dire une zone pauvre.

Nous pouvons dire que le choix des sites est lié non seulement à leurs statuts (riche, pauvre), mais aussi à une inégale répartition des infrastructures et équipements dans ces zones.

L'échantillonnage à plusieurs degrés a été utilisé. En effet, cette méthode consiste à déterminer dans un premier temps des sous-ensembles d'individus statistiques et dans un second de déterminer de nouveaux sous-ensembles. C'est ce qui a fait qu'au cours de cette étude un certain nombre de quartiers ont été choisis en premier lieu dans les deux communes pour représenter notre premier sous-ensemble.

Les données relatives au nombre de ménages par quartier sont tirées du dernier Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 2013 effectué par l'ANSD. Nous avons décidé d'appliquer au hasard un pourcentage de 30% sur les 19 quartiers de la commune de Biscuiteries de même que sur les 12 quartiers de la commune de Mermoz Sacré-Cœur. Ainsi, après calcul, on s'est retrouvé avec 4 quartiers à enquêter à Mermoz et 6 à Biscuiterie ce qui nous donnera un total de 10 quartiers pour les deux communes et un total de 146 ménages (cf. tableau 1). Un pas de sondage de 3 a été utilisé en reprenant comme repère le ménage du chef de quartier.

Tableau 1 : Échantillonnage

Communes	Quartiers choisis	Nombre de ménages	Pourcentage appliqué	Nombre de ménages enquêtés
Mermoz Sacré-Cœur	CITE IBA NDIAYE DIADJI	59	5%	3
	SACRE CŒUR III EXTENSION	112	5%	6
	SACRÉ-CŒUR III PYROTECHNIQUE	306	5%	15
	TERANGA	81	5%	4
Total Mermoz Sacré-Cœur		558	-	28
Biscuiterie	BISCUITERIE IA	466	5%	23
	BISCUITERIE KAYES	490	5%	24
	BISCUITERIE MADIAMA	496	5%	25
	BOPP	476	5%	24
	CITE CHEIKH AHMADOU BAMBA	63	5%	3
	CITE NDAR (OUAGOU NIAYE III)	373	5%	19
Total Biscuiterie		2364	-	118
Total (1+2)		2922	-	146

Source : Enquêtes ménages, 2021

2. Résultats

2.1. Niveau de mobilité selon le statut d'activité :

Les habitants de Mermoz effectuent beaucoup plus de déplacement (6,4 déplacements en moyenne par jour) que les habitants de Biscuiterie (5,9 déplacements en moyenne par jour).

Cela s'explique par le fort taux de motorisation par ménage qui s'élève à 0,75 voiture par ménage à Mermoz contre seulement 0,22 à Biscuiterie. L'autre aspect qu'il faudrait souligner est qu'on note une inégalité de déplacements mécanisés entre les deux communes. Les habitants de Mermoz Sacré Coeur font plus de déplacements avec les modes mécanisés que ceux de Biscuiterie (cf. figure 2).

Tableau 2 : Niveau de mobilité des ménages

Communes		Mobilité tous modes (Déplacement moyen par jour)	Mobilité mode mécanisée (Déplacement moyen par jour)
Biscuiterie	Femme active	1,5	1,7
	Femme inactive	1	0,8
	Homme actif	2	2,2
	Homme inactif	1,4	1,1
Mermoz	Femme active	2,2	2,2
	Femme inactive	0	0
	Homme actif	2,2	2,1
	Homme inactif	2	2

Source : Enquêtes ménages, 2021

Ces différences de comportement de mobilité s'expliquent du fait que les habitants de Mermoz ont des niveaux de revenus plus importants que les habitants de Biscuiterie. Cela leur permet de pouvoir s'offrir des voitures particulières.

2.2. Niveau de mobilité selon le statut d'occupation

Le tableau n°3 donne la répartition de la population en fonction de la commune et du statut d'occupation.

Tableau 3 : Répartition de la population active et inactive

Quartiers	Non-salarié (Déplacement moyen par jour)	Salarié (Déplacement moyen par jour)	Retraité (Déplacement moyen par jour)
Biscuiterie	2,3	2 ,1	1,2
Mermoz	1	1,3	1

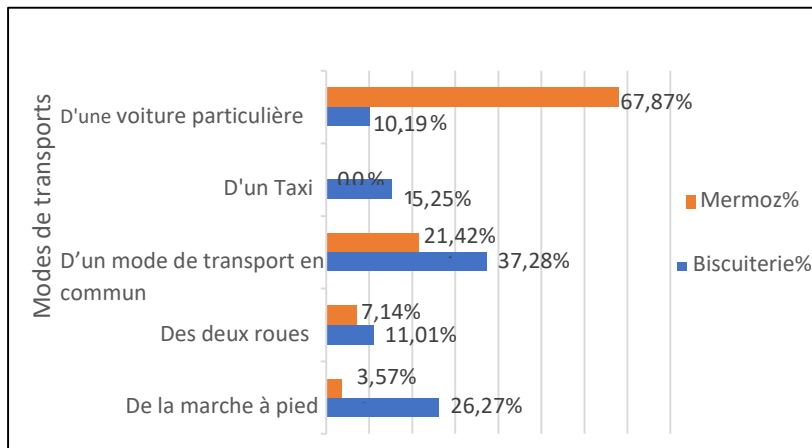
Source : Enquêtes ménages, 2021

Les comportements de mobilité selon le statut d'occupation, permettent de retenir plusieurs aspects. A Biscuiterie, les non-salariés se déplacent beaucoup plus que les retraités et les salariés contrairement à Mermoz où les salariés ont un niveau de mobilité beaucoup plus élevé avec 1,3 déplacement en moyenne soit 0,3 déplacement de plus que les autres. Cette différence assez marquée entre les déplacements des actifs peut se justifier par le nombre très important d'ouvriers et de personnes intervenant dans le secteur informel qui se déplacent d'un endroit à l'autre alors que les salariés effectuent des trajets très courts pour atteindre leurs lieux de travail.

2.3. Les moyens de transport les plus utilisés dans les communes

Le graphique ci-dessous montre que la population de Mermoz utilise beaucoup plus les voitures particulières que les autres modes de déplacements.

Figure 2 : Modes de transports les plus utilisés



Source : Enquêtes ménages, 2021

67,87% des chefs de ménages enquêtés à Mermoz utilisent les voitures particulières pour leurs déplacements. Les transports en communs occupent la deuxième place avec 21,42% puis les deux roues avec 7,14% et enfin la marche à pieds qui est faiblement utilisée par les habitants de Mermoz avec 3,57%. Contrairement à la commune de Biscuiterie, nous remarquons que la population privilégie les transports en commun avec 37,28%, puis la marche à pieds avec 26,27%, ensuite les taxis et les motos avec respectivement 15,25% et 11,01% et enfin les voitures particulières qui viennent en dernière position avec 10,19%. En faisant une comparaison des données obtenues entre les deux communes, nous notons une grande différence concernant les modes de transport les plus utilisés. Nous pouvons dire que les choix modaux dépendent des niveaux de revenu des populations, mais aussi de la proximité de leurs lieux de travail par rapport au domicile.

2.4. Le budget temps de transport

Le budget-temps de transport est le temps de déplacement total d'une personne sur une journée pour l'ensemble de ses motifs de déplacements et tous modes confondus. Il représente l'investissement des personnes dans leurs déplacements, mais ce temps moyen cache de forts écarts et il a évolué de différentes façons selon les territoires.

Le tableau ci-dessous (tableau 3) montre de façon claire que les habitants de Mermoz ont un budget temps moyen plus élevé que ceux de Biscuiterie. En effet, les habitants de Mermoz Sacré Cœur effectuent 109 min/individ/journée lors de leurs déplacements contre 60 min/personne-journée pour les habitants de Biscuiterie. À cela, s'ajoute aussi un nombre de déplacement en moyenne par personne plus élevé à Mermoz qu'à Biscuiterie avec respectivement 2,3 et 2,2 déplacements en moyenne par individu. Cette différence est due au fait que les habitants de Mermoz parcourent de longues distances soit pour le travail ou les visites de courtoisie alors que les habitants de Biscuiterie parcourent des distances moindres.

Tableau 4 : Le budget temps de transport

Communes	Nombre de déplacement en moyenne par personne	Budget-temps (min)
Biscuiterie	2,2	60
Mermoz	2,3	109

Source : Enquêtes ménages, 2021

2.5. Le taux de motorisation

Le taux de motorisation est un indicateur défini comme le nombre de véhicules individuels pour 1 000 habitants. Un véhicule individuel est un véhicule routier, autre qu'une moto, utilisé pour le transport de passagers et permettant d'asseoir aux plus neuf personnes y compris le conducteur. Dans le cadre de notre étude, ce terme indiquera le nombre moyen de véhicules qu'il y a par ménage.

L'analyse du tableau 4 de la répartition du taux de motorisation en fonction de la zone fait comprendre qu'en moyenne, les ménages enquêtés à Biscuiterie possèdent 0,2 véhicule contre 0,7 à Mermoz. Plusieurs raisons peuvent justifier cette différence de taux de motorisation entre les deux communes. La première est le niveau de pauvreté élevée des habitants de Biscuiterie. Leurs statuts ne leur permettent pas de s'offrir des voitures particulières. L'autre raison pourrait être axée sur la diversité des transports en commun existants dans la commune de Biscuiterie.

Tableau 5 : Taux de motorisation

Détenez-vous un moyen de transport	Biscuiterie	Mermoz
Non	92	7
Oui	26	21
Taux de motorisation	0,22	0,75

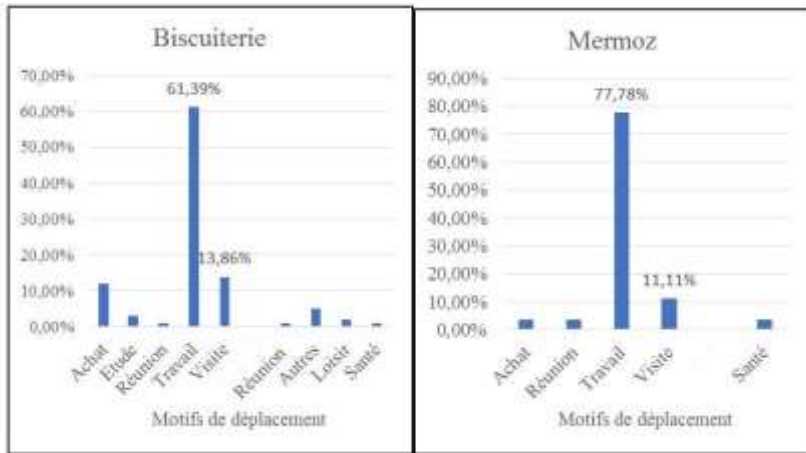
Source : Enquêtes ménages, 2021

2.6. Motifs de déplacement dans les communes

Les enquêtes sur la mobilité urbaine dans les villes africaines donnent environ une vingtaine d'activités qui sont réalisées hors du domicile, qui permettent de saisir les motifs de déplacement (SAKHO et al. 2018 : p. 4). À cet effet, la ville est un espace privilégié d'échange aussi bien sur le plan économique que social. Le niveau général de mobilité est généralement exprimé par le nombre de déplacements motorisés et les déplacements incluant la marche à pied. Parmi ces éléments, il y a les facteurs de déplacements des populations qui déterminent la mobilité au niveau des communes.

Au cours de notre phase de terrain, le travail a occupé une place importante avec un taux de représentativité de 61,39% à Mermoz et 77,78% à Biscuiterie. Cela confirme alors les propos de ORFEUIL, 2000 qui disait que dans nos sociétés, le travail est directement responsable d'une part significative des déplacements quotidiens des personnes tant dans les villes que sur de plus longues distances. En deuxième lieu se positionne la visite avec 11,11% à Mermoz et 13,86% à Biscuiterie (cf. Figure 3).

Figure 3 : Motifs de déplacement



Source : Enquêtes ménages, 2021

3. Discussion

Les comportements de mobilité sont représentés comme une succession de déplacements isolés. À chaque déplacement est associé un mode de transport, une origine et une destination, un motif ou activité à destination ainsi que les heures de début et de fin de déplacement. Cependant, cette analyse des comportements de mobilité ne peut se limiter au strict champ du transport. Elle s'inscrit dans un système plus vaste d'interactions qui dépassent largement ce champ. Seul cet élargissement du champ d'explication devrait permettre des évaluations plus pertinentes des comportements de déplacements. En effet, L'urbanisation à Dakar se manifeste par des inégalités socio spatiales et une différenciation de comportement de mobilité au sein de la population. C'est ce que l'on constate pour les habitants des communes de Mermoz Sacré Cœur et Biscuiterie.

La pauvreté en ressources économiques a un effet propre sur la mobilité quotidienne (JOUFFE et al 2015 : p. 4). En effet, Certains groupes sociaux, pour des raisons liées au coût du transport et à une mauvaise répartition des équipements, ne maîtrisent pas totalement leur mobilité, de ce fait, ils rencontrent des difficultés pour assurer leurs déplacements. C'est le cas de la plupart des habitants de la commune de Biscuiterie. Par

contre, d'autres groupes sociaux parviennent à se déplacer librement sans problème, car ayant un niveau de vie assez élevé et vivent dans des quartiers planifiés. C'est l'exemple de la commune de Mermoz Sacré Cœur qui est une zone bien desservie avec des routes à deux voies bien goudronnées et très spacieuses. Il s'agit d'ailleurs de l'une des zones de Dakar ayant le nombre de véhicules particuliers par ménage le plus élevé de (CETUD, 2015, p. 82). Dans les pays industrialisés, la structure modale est dominée par la voiture particulière qui est due au rôle hégémonique joué par le « système automobile » (GOODWIN, 1995 ; DUPUY, 1999) cités par (MERZOUG et LOUANI, 2020 : p.129). Ce même phénomène est observé dans les villes du sud où la volonté de motorisation est forte, notamment parmi les couches aisées des grandes villes (OLIVERA et al. 2020 : p. 73). La voiture particulière est avant tout un privilège, elle constitue un indicateur économique. Elle montre le plus souvent le pouvoir d'achat et le niveau de vie du propriétaire.

Entre les « plus aisés et les plus modestes, les modes de transport sont sensiblement différents. L'usage de la voiture particulière [...] est beaucoup plus fréquent parmi les individus aisés que parmi les plus modestes. Inversement, l'utilisation des transports collectifs et de la marche à pied est relativement moins fréquente. Cela tient bien évidemment assez largement à l'inégal accès au volant des individus en fonction notamment de leur revenu » (CLAISSE et al, 2002 : p.7). Ces travaux montrent également que, dès que les effets liés à l'accès à une voiture particulière sont supprimés, les inégalités de mobilité (en termes de distances, de vitesse, de budget-temps, de répartition modale et des motifs de déplacements) sont quasi-inexistantes. Parmi ceux qui disposent d'un accès à la voiture particulière, les comportements en matière d'utilisation des modes de transport des plus modestes et des plus aisés sont identiques. Les différences de comportement sont en revanche assez sensibles parmi ceux qui n'ont pas accès à une voiture particulière (Ibidem). Dans la même logique, OLIVERA et al. (2005 : p. 152) confirme l'idée selon laquelle les individus pauvres éprouvent des difficultés à mobiliser un budget suffisant pour leurs déplacements motorisés, et recourent fréquemment à la marche à pied. Raison pour laquelle, lorsque les distances s'allongent avec l'extension périphérique des villes, le nombre de déplacements quotidiens baisse pour les actifs pauvres qui exercent souvent des petits métiers. Pour Jouffe et al (2015 : p. 4) les ménages pauvres ont des déplacements plus courts et moins fréquents. Ceci limite bien sûr leur accès aux ressources économiques et aux opportunités offertes par les lieux d'activité et de service dans la ville.

C'est dans ce sens que (HAUMONT et Levy, 1994) cités par. (BACQUE et Fol, 2007 : p. 2) stipulent que l'accès différencié à la mobilité contribue à créer de nouveaux écarts entre individus et groupes sociaux et cette nouvelle forme d'inégalité est l'objet de nombreux travaux. Alors que les groupes les plus précarisés ont un accès limité à la mobilité, les groupes dominants possèdent une grande capacité de délocalisation.

Conclusion

Le cadre sociospatial influe sur le comportement de mobilité. Les habitants de la commune de Mermoz utilisent plus les voitures particulières et effectuent de longues distances pour vaquer à leurs occupations avec des motifs différents. Alors que les habitants de la commune de Biscuiterie utilisent plus les transports en commun et la marche à pieds pour leurs déplacements et effectue généralement de courtes distances.

Les habitants de la commune de Mermoz effectuent plus de déplacements (6,4 déplacements en moyenne par jour) que ceux habitants à Biscuiterie (5,9 déplacements en moyenne par jour).

La répartition des équipements influence le mode de transport à utiliser. À titre illustratif, quand on part à Biscuiterie, on remarque que les marchés ne sont pas très éloignés des logements ce qui influence de manière drastique l'utilisation de la marche à pieds. Par contre, à Mermoz, l'inexistence de marché pousse la population à aller dans les supermarchés, donc à utiliser les voitures particulières pour rallier ces lieux.

Références bibliographiques

Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, 2013, *Recensement Général de la Population et de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Elevage*. Rapport définitive.

BACQUE Marie-Hélène, FOL Sylvie, 2007, *L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction*. Revue suisse de sociologie, pp.89-104. halshs-00250102

CERTU, 1998, *L'enquête ménages-déplacements : méthode standard*, Références, n° 2, 295 p.

CETUD (2015). *Enquêtes Ménages sur le Transport et l'accès aux services urbains à Dakar*, 346 p.

Claisse, Gérard, Diaz Olvera, Lourdes, Klein, Olivier, Paulo, Christelle, Plat, Didier et Pochet, Pascal, 2002. *Des différenciations aux inégalités de motorisation des ménages*, PREDIT-PUCA, Lyon : LET.

COUNDOUL Amath Alioune, DIA Souleymane & BA Amadou Tidane, 2022, *Les défis de la mobilité urbaine face à l'encombrement et la pollution à Dakar*. In Akofena n°005, Vol.2, pp.37-48.

JOUFFE Yves, CAUBEL David, FOL Sylvie and BAUMVOL Benjamin Motte, 2015, *Faire face aux inégalités de mobilité Tactiques, stratégies et projets des ménages pauvres en périphérie parisienne*. In Cybergeog, Espace, society, territory. <https://doi.org/10.4000/cybergeog.26697>.

KRAKUTOVSKI Zoran, ARMOOGUM Jimmy 2007. *La mobilité quotidienne des Lillois à l'horizon 2030*, dans Population 2007/4 (Vol. 62), pages 759 à 787.

MERZOUG Slimane et LOUANI Kahina, 2020, *Motorisation des ménages et mobilité urbaine : cas des villes de BEJALA et de TIZI-OUZOU*. In Les Cahiers du Cread, vol. 36 - n° 01 – 2020.

NDIAYE Ibrahima et NDAO Mohamed Laminen, 2020, *Inégalités socio-spatiales et choix modaux : méthode et application dans la région de Dakar*. In Revue de géographie du laboratoire Leïdi ISSN 0851-2515_N°24_Décembre_2020.

OLVERA Lourdes Diaz, PLAT Didier et POCHEP Pascal, 2005, *La ville hors de portée ? Marche à pied, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne*, Espace populations sociétés, 2005/1 | 2005, 145-161.

OLVERA Lourdes Diaz, PLAT Didier, POCHEP Pascal, 2020, *Accéder à l'automobile dans les villes d'Afrique subsaharienne : usages et usagers dakarois*. Université Gustave Eiffel « Flux » 2020/1 N° 119-120 | pages 73 à 89 <https://www.cairn.info/revue-flux-2020-1-page-73.htm>

ORFEUIL Jean Pierre 2000, *L'évolution de la mobilité quotidienne : comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, INRETS n° 37, Synthèse.

PAULO Christelle, 2006, *Inégalités de mobilités : disparité des revenus, hétérogénéité des effets*. Thèse de doctorat en sciences économiques, Université de Lyon.

SAKHO Pape, CHENAL Jérôme, KEMAJOU Armel, 2018, *Villes africaines : Mobilités et transports urbains*. BOOCs EPFL.

WALTHER Olivier, 2020, *Cartographie de l'urbanisation en Afrique de l'Ouest*. Liberal Arts and Sciences. Université of Florida, Gainesville.

WORLD Bank Group 2016, *Urban perspective : emerging cities for an emergent Senegal : Perspectives urbaines : villes émergentes pour en Sénégal émergent (French)*. Washington,

D.C.:<http://documents.worldbank.org/curated/en/666911467995082776/Perspectives-urbaines-villes-émergentes-pour-en-Sénégal-émergent>.