



Revue des Sciences Sociales

Numéro 1 | 2026

Varia | juin 2026

REA – Impact factor (SJIF) 2026 : 6.746

Date de soumission : 30-03-2026 / Date de publication : 30-06-2026

LE TRAIN EXPRESS RÉGIONAL (TER) : UNE « LOCOMOTIVE DE BIEN-ÊTRE SUBJECTIF » DES VOYAGEURS À DAKAR

THE REGIONAL EXPRESS TRAIN (TER) : A DRIVER OF PASSENGERS' SUBJECTIVE WELL-BEING IN DAKAR

Awa **FALL** – Pape **SAKHO** – Lamine Ousmane **CASSE**

RÉSUMÉ

Le bien-être subjectif renvoie à l'évaluation que les individus font de leur expérience de vie. À Dakar, la congestion routière et les dysfonctionnements du système de transport dégradent les conditions de mobilité. Dans ce contexte, le TER constitue une infrastructure ferroviaire moderne visant à améliorer la mobilité urbaine entre le centre et la périphérie. Cette étude analyse la contribution du TER au bien-être subjectif

des voyageurs à partir d'une approche mixte combinant observation, entretiens et enquête auprès de 817 usagers. Les résultats montrent une perception globalement positive du TER grâce à sa rapidité, sa régularité, son confort et la réduction du stress. Cependant, la surcharge des rames, la faible intégration au réseau routier et le déficit d'équipements et de services en limitent les effets bénéfiques. L'étude souligne l'importance d'intégrer l'expérience des usagers dans l'évaluation des transports.

Mots-clés | • TER • Bien-être subjectif • transport • mobilité urbaine • expérience des usages • Dakar

ABSTRACT

Subjective well-being refers to individuals' assessment of their life experience. In Dakar, traffic congestion and transport system failures are undermining mobility conditions. In this context, the TER is a modern rail infrastructure designed to improve urban mobility between the city centre and the suburbs. This study analyses the TER's contribution to passengers' subjective well-

being using a mixed-methods approach combining observation, interviews and a survey of 817 users. The results show an overall positive perception of the TER due to its speed, regularity, comfort and stress reduction. However, overcrowded trains, poor integration with the road network and a lack of facilities and services limit its beneficial effects. The study highlights the importance of incorporating the user experience into transport assessments.

Keywords | • TER • subjective well-being • transport • urban mobility • user experience • Dakar

INTRODUCTION

Les recherches contemporaines sur la mobilité montrent une évolution des analyses de la performance des systèmes de transport, passant d'une approche centrée sur des indicateurs techniques (ponctualité, vitesse, capacité) à une approche orientée vers l'expérience vécue des usagers (Lai & Chen 2011 : 318–320 ; Ettema 2012 : 216). Cette dynamique s'appuie sur les travaux de Diener (1984 : 542–545), qui définissent le bien-être subjectif comme la combinaison de la satisfaction de vie et des affects positifs et négatifs. Dans cette perspective, les déplacements sont considérés comme des expériences influençant ce bien-être. Des travaux soulignent les dimensions émotionnelles du déplacement (stress, plaisir, confort), ainsi que le rôle de la satisfaction de trajet et de la qualité de service (Friman & al. 2013 : 133–135 ; Lunke 2020 : 1–2). Le bien-être subjectif lié à la mobilité s'inscrit également dans des dimensions de qualité de vie, de santé mentale et d'accès aux opportunités (De Vos 2018 : 80–82).

Dans les villes africaines, notamment à Dakar, les systèmes de mobilité sont marqués par des dysfonctionnements structurels : congestion routière persistante, insuffisance du transport public et développement de services informels, contribuant à la dégradation des conditions de déplacement (Lombard & al. 2004 : 117 ; Fall 2023 : 67). Face à ces défis, plusieurs États ont engagé des projets de transport de masse en site propre à haut niveau de service. Le Train Express Régional (TER) de Dakar constitue un exemple emblématique. Il relie le centre-ville à la banlieue sud sur environ 36 kilomètres, pour un temps de parcours maximal de 46 minutes. Conçu comme une infrastructure moderne, il repose sur des exigences de régularité,

de confort et de sécurité (Sylla 2022 : 31). Cependant, les recherches sur les grands projets de transport urbain en Afrique restent majoritairement centrées sur des approches techniques, économiques et territoriales (Kossigari 2024 : 47 ; Fall 2026 : 437). Les dimensions subjectives de l'expérience des usagers (stress, fatigue, confort, vécu du déplacement) demeurent encore peu explorées.

C'est dans ce contexte que s'inscrit la présente étude, qui vise à intégrer les dimensions subjectives de l'expérience de déplacement dans l'évaluation des infrastructures de transport en Afrique. Elle montre que la qualité du déplacement ne dépend pas uniquement de la performance technique des systèmes, mais aussi des conditions concrètes d'usage et du vécu des usagers. Dans cette perspective, le bien-être subjectif est appréhendé à partir de l'expérience des déplacements et des perceptions associées aux conditions de voyage. Il est analysé à travers plusieurs dimensions : temps de déplacement, confort, sécurité, stress et fatigue, conditions d'attente, accessibilité et intermodalité. Ainsi, cette étude pose la question suivante : dans quelle mesure le TER contribue-t-il au bien-être subjectif des voyageurs ? L'objectif est d'analyser la contribution du TER au bien-être subjectif des voyageurs. L'hypothèse est que le TER améliore globalement ce bien-être grâce à certaines qualités de service, mais que des insuffisances liées à son exploitation et à son environnement de mobilité peuvent générer un sentiment de mal-être.

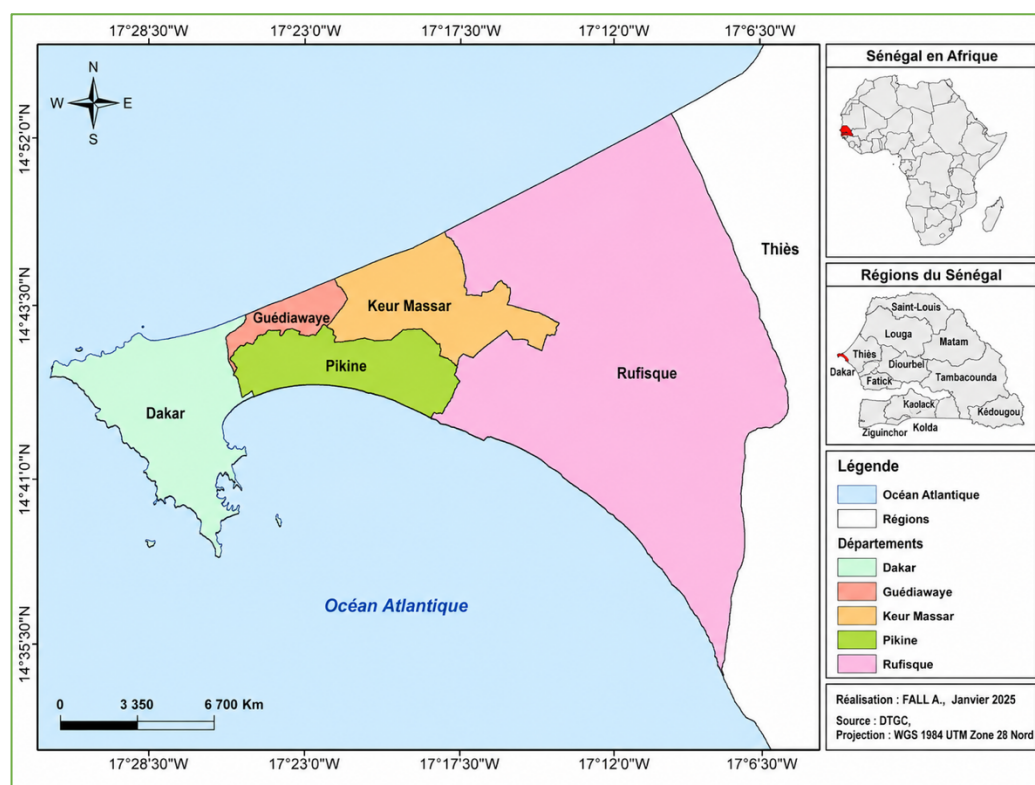
L'étude s'articule autour de deux axes : d'une part, l'analyse des caractéristiques du service susceptibles de contribuer au bien-être subjectif des usagers ; d'autre part, l'identification des insuffisances et dysfonctionnements pouvant dégrader leur expérience de déplacement.

1. CADRE DE L'ÉTUDE ET APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

1.1. Cadre de l'étude

La région de Dakar, capitale du Sénégal, se situe en bordure de l'océan Atlantique entre les méridiens 17°10 et 17°32 et les parallèles

14°53 et 14°35. Elle est bâtie sur un relief plat avec de petites déformations sur sa partie Ouest. Dakar se distingue des (13) autres régions du Sénégal avec une densité de 7 478 habitants au km², une population évaluée à 4 004 426 habitants, soit près du quart de la population totale (22,1%) sur une superficie représentant 0,3% seulement de celle du pays (Ansd 2024 : 76). Du point de vue administratif, elle est scindée en cinq (5) départements (fig. 1).

Fig. 1. Localisation des départements de la région de Dakar


La figure 1 met en évidence les différents départements qui composent la région de Dakar, ainsi que leur organisation spatiale. La configuration de la région de Dakar traduit un phénomène d'étalement urbain. Le département de Dakar constitue le centre historique et les autres départements Pikine, Guédiawaye, Keur Massar et Rufisque se développent progressivement sous l'effet de l'urbanisation. Cette croissance urbaine centrifuge engendre des déséquilibres socio-spatiaux importants. Le département de Dakar concentre les fonctions économiques, politiques et administratives, tandis que les départements périphériques sont caractérisés par une forte densité de population, des infrastructures insuffisantes et des difficultés d'accès aux services (Ndiaye 2015 : 50). Le TER, en tant qu'infrastructure ferroviaire innovante, assure la liaison entre les départements de Dakar, Pikine, Keur Massar et Rufisque à travers un réseau de gares. Le département de Guédiawaye n'est pas directement traversé par le TER, mais l'influence de cette infrastructure s'étend au-delà de son tracé. Des populations de Guédiawaye se rabattent sur des gares situées dans le département de Pikine, en particulier celles de Pikine et de Thiaroye. Ainsi, le TER structure les mobilités au sein de

l'agglomération de Dakar, renforce les connexions entre les différents départements et contribue à l'intégration économique des populations des espaces périphériques.

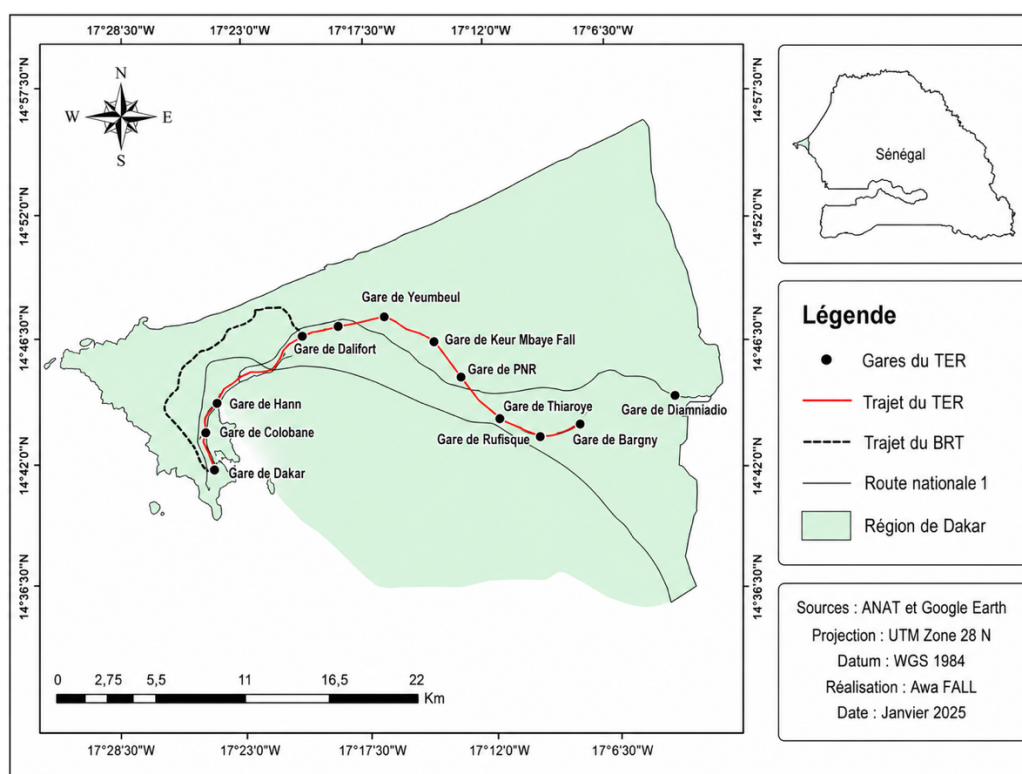
1.2. Méthodologie

La démarche méthodologique adoptée dans cette étude repose sur une approche mixte articulant observation participante, entretiens semi-directifs et enquête par questionnaire. La phase d'observation participante s'est déroulée au mois de juillet 2024. Elle a été menée, selon les axes Dakar–Thiaroye et Thiaroye–Dakar. Le choix de ces deux gares s'explique par leur position stratégique dans le réseau ferroviaire : la gare de Thiaroye polarise plusieurs communes périphériques de la région Dakar, tandis que la gare de Dakar est située au centre-ville, lieu de concentration des activités économiques et administratives. Ces deux gares permettent de saisir la structuration des mobilités autour du TER. Au total, quatorze trajets ont été réalisés sur cinq lignes du TER, à différents moments de la journée, notamment aux heures de pointe et aux heures creuses. Les observations ont porté à la fois sur les gares (quais, zones d'attente, guichets) et sur les

trains (confort, sécurité et circulation des passagers). Une grille d'observation a été utilisée afin de structurer les relevés. Elle comprenait les critères suivants : la fréquence et la ponctualité des trains, le confort et la propreté des rames, la sécurité, la gestion des flux de passagers et la disponibilité des équipements en gare. Les données ont été consignées à l'aide de fiches d'observation remplies immédiatement après chaque trajet, puis classées par date, gare et heure afin de faciliter leur comparaison. Enfin, les informations ont été regroupées par thèmes dans le but de dégager les principales tendances. Treize entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès d'acteurs impliqués dans l'organisation et le fonctionnement du TER, dont quatre agents des services institutionnels en charge de la planification et de la régulation des

transports, et neuf exploitants du TER. La sélection des enquêtés s'est appuyée sur un échantillonnage raisonné fondé sur leur niveau de responsabilité dans l'exploitation du TER. Les entretiens ont été réalisés à l'aide d'un guide d'entretien semi-directif. La durée moyenne des entretiens est estimée à environ dix-sept minutes. Les principaux thèmes abordés portent, entre autres, sur le contexte d'introduction du TER dans le système de déplacement à Dakar, les enjeux de la mobilité urbaine ferroviaire, la perception de la qualité du service et le niveau de satisfaction des usagers, ainsi que les perspectives d'un service de transport plus attractif et plus satisfaisant. Le questionnaire a été administré auprès des usagers du TER, localisés dans les treize gares du réseau (fig. 2).

Fig. 2. Trajet du TER et gares desservies à Dakar



La figure 2 présente le tracé linéaire du TER, reliant le centre-ville de Dakar aux espaces périphériques, ainsi que les gares desservies. Elle met également en évidence la présence de plusieurs gares en zone périphérique. Cette configuration semble s'inscrire dans une logique de facilitation des déplacements au sein de l'agglomération de Dakar, mais aussi dans une volonté d'encourager l'appropriation du transport ferroviaire par les populations

périphériques. En raison de l'absence de données fiables sur le nombre quotidien de voyageurs par gare, l'échantillonnage a été construit de manière raisonnée, en tenant compte du niveau d'affluence des gares, de la concentration des activités et services dans leur zone d'influence, ainsi que de leur degré de polarisation en matière de desserte. Au total, 817 usagers ont été interrogés dans les différentes gares du TER (Tabl. I).

Tabl. I. Répartition des enquêtés par gare

Gares	Effectif	%
Bargny	93	11,4
Baux maraîchers	35	4,3
Colobane	75	9,2
Dakar	107	13,1
Dalifort	26	3,2
Diamniadio	69	8,4
Hann	31	3,8
Keur Mbaye Fall	42	5,1
Pikine	83	10,2
PNR	34	4,2
Rufisque	64	7,8
Thiaroye	116	14,2
Yeumbeul	42	5,1
Total	817	100

Source : enquête de terrain, novembre–décembre 2024

Les gares de Thiaroye (14,2 %) et de Dakar (13,1 %) concentrent les effectifs les plus importants d'enquêtés. Cela s'explique par leur forte polarisation : Dakar constitue le principal pôle administratif et économique, tandis que Thiaroye joue un rôle majeur dans la desserte des communes périphériques fortement peuplées. D'autres gares, telles que Bargny (11,4 %), Pikine (10,2 %) et Colobane (9,2 %), présentent également des parts importantes en raison de leur effet de polarisation

et de la concentration d'activités dans leurs zones d'influence. En revanche, certaines gares comme Dalifort (3,2 %), Hann (3,8 %) ou Baux Maraîchers (4,3 %) enregistrent des parts plus faibles, en lien avec une fréquentation moins élevée. L'enquête menée auprès de 817 usagers a permis de diversifier les profils enquêtés, en intégrant différentes catégories d'usagers selon l'âge, le sexe, le statut socioprofessionnel et les motifs de déplacement (Tabl. II).

Tabl. II. Répartition des enquêtés selon le sexe, l'âge, la profession et les motifs de déplacement

Variables	Modalités	Effectif	%
Sexe	Hommes	594	72,7
	Femmes	223	27,3
Âge	< 18 ans	14	1,7
	18-24 ans	106	13,0
	25-34 ans	327	40,0
	35-44 ans	221	27,1
	≥ 45 ans	149	18,2
Profession	Travailleurs indépendants	400	49,0
	Salariés privé	139	17,0
	Elèves/Étudiants	133	16,3
	Secteur public	91	11,1
	Autres	54	6,6
Motifs de déplacement	Travail	357	43,7
	Courses/Achats	214	26,2
	Études	104	12,7
	Visites sociales	87	10,6
	Autres	55	6,8

Source : enquête de terrain, novembre–décembre 2024

La structure de l'échantillon montre une prédominance des hommes (72,7 %), ce qui indique une utilisation plus importante du TER par cette catégorie pour les déplacements quotidiens. Les usagers sont principalement âgés de 25 à 44 ans, confirmant que le TER est surtout utilisé par une population active. Les travailleurs indépendants représentent 49 %, et le motif principal de déplacement est le travail (43,7 %), ce qui montre que le TER est principalement mobilisé pour des déplacements professionnels. Les autres motifs de déplacement, bien que présents, demeurent secondaires. Ces résultats mettent en évidence que le TER répond essentiellement à des besoins de mobilité liés à l'activité professionnelle. Les usagers ont été interrogés sur les pratiques d'usage du TER, les caractéristiques du service, le niveau de satisfaction, les expériences vécues (agréables et/ou désagréables) au cours des déplacements, ainsi que leurs suggestions pour améliorer l'impact du TER sur le bien-être des passagers. Une équipe de huit enquêteurs, composée de doctorants et d'étudiants en master formés à la technique de collecte et à l'utilisation de l'outil KoboCollect, a été mobilisée pour une période de treize jours (du 22 novembre au 4 décembre 2024). Le décalage observé entre les phases d'observation participante et de collecte s'explique par des contraintes liées à la mise en place du dispositif de collecte. Toutefois, cela n'affecte pas la fiabilité des données car aucun changement n'ayant été constaté dans l'exploitation du TER entre ces deux périodes. Les enquêtes ont été réalisées les jours ouvrables et les week-ends, entre 07 h 30 et 18 h. La collecte aux heures creuses visait à identifier les catégories d'usagers en déplacement, la nature de leurs déplacements et les lieux de convergence des flux.

2. RÉSULTATS ET ANALYSE

2.1. Déterminants du bien-être subjectif dans les déplacements par le TER

L'analyse des caractéristiques du service du TER permet d'identifier les éléments perçus par les usagers comme contribuant à l'amélioration de leur expérience de déplacement. Elle met ainsi en évidence les facteurs de qualité du service qui participent à la réduction des contraintes associées à la mobilité quotidienne à Dakar, notamment en termes de temps, de confort et de stress.

Cette étude sur le bien-être des voyageurs du TER a concerné uniquement les personnes présentes dans les gares et leurs abords immédiats, ayant utilisé au moins une fois le TER dans leurs déplacements. Les données qualitatives ont été analysées à l'aide du logiciel NVivo selon une analyse thématique. Les principaux thèmes retenus sont : la qualité du service, le confort et la sécurité, la surcharge, l'accessibilité, les contraintes de mobilité, ainsi que les attentes et recommandations des usagers. Les résultats des entretiens ont été confrontés aux données d'observation afin de renforcer la validité des analyses. Les perceptions des usagers ont été recueillies à partir de questions ouvertes, fermées et d'appréciations générales portant sur les conditions de déplacement et les expériences vécues. L'enquête a été conçue prioritairement dans une perspective d'évaluation globale des perceptions et ressentis liés aux déplacements par le TER. Ce choix méthodologique s'explique également par des contraintes de terrain ainsi que par la volonté de garantir une collecte fluide auprès d'un large échantillon d'usagers dans les gares du TER. Les données quantitatives ont été analysées de manière descriptive à partir de tris à plat, permettant de dégager les principales tendances des réponses obtenues. Cette étude présente certaines limites. Elle ne prend pas en compte les usagers localisés hors des gares et de leurs abords immédiats, ni les mobilités nocturnes. Par ailleurs, l'absence d'échelle standardisée de mesure du bien-être subjectif limite les possibilités d'analyse statistique des perceptions selon les profils sociodémographiques des usagers. L'analyse du bien-être repose ainsi principalement sur une approche descriptive et thématique.

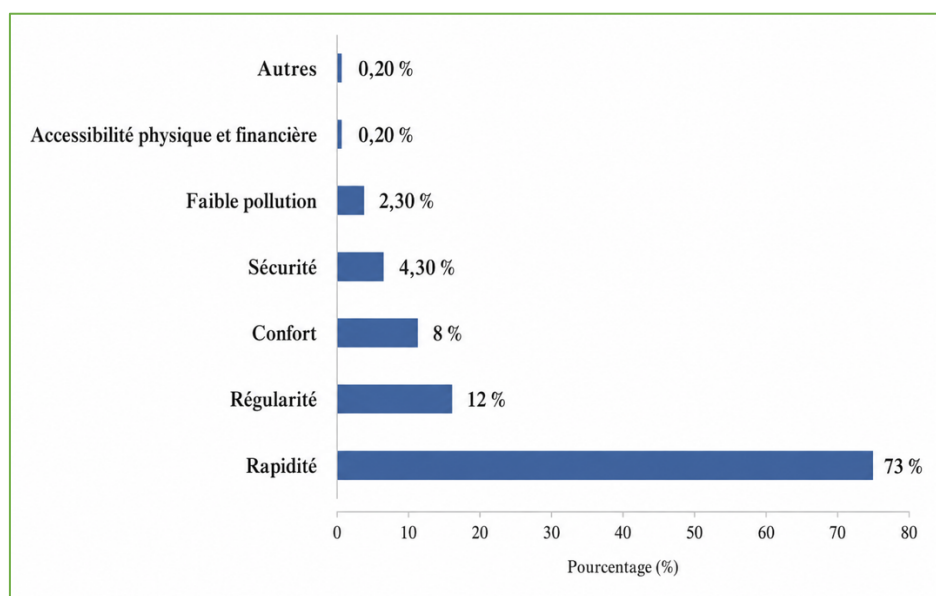
2.1.1. Rapidité et régularité du service : une amélioration perçue de la maîtrise du temps de déplacement

Le TER circule en site propre. Il parcourt 36 kilomètres entre le centre-ville et le sud de la banlieue de Dakar en 46 minutes. Un train dessert les treize stations toutes les dix minutes. Le TER assure ainsi des temps de trajet courts et prévisibles. La réduction des contraintes spatio-temporelles renforce les liaisons entre le centre-ville et la banlieue, deux espaces fonctionnellement distincts, et contribue à l'attractivité des territoires

périphériques situés le long du corridor ferroviaire. Les résultats de l'enquête montrent que la rapidité

(73 %) et la régularité (12 %) constituent les principaux critères motivant l'usage du TER (fig. 3).

Fig. 3. Facteurs structurant le choix modal du TER



Source : enquête de terrain, novembre-décembre 2024

La figure 3 présente la répartition des répondants selon le principal facteur motivant l'usage du TER. Les résultats mettent en évidence une forte prédominance de la rapidité, citée par 73 % des usagers. La régularité des dessertes arrive en deuxième position avec 12 %, suivie du confort (8 %) et de la sécurité (4,3 %). Les dimensions environnementales et d'accessibilité occupent des proportions marginales, avec respectivement 2,3 % et 0,2 %. L'importance accordée à la rapidité et à la régularité du service peut être mise en relation avec les conditions difficiles de déplacement par voie routière. Le réseau routier de Dakar connaît une saturation qui s'aggrave aux heures de pointe, entraînant un allongement des trajets domicile-travail et une imprévisibilité des temps de parcours. La performance temporelle du TER, 36 km parcourus en 46 minutes avec une fréquence d'environ dix minutes, introduit une rupture significative avec l'incertitude caractérisant les déplacements routiers à Dakar. Elle réduit la sensation de perte de temps et l'imprévisibilité des trajets, ce qui contribue à améliorer l'organisation des activités quotidiennes. Ainsi, le gain de temps substantiel peut être associé à l'amélioration du bien-être subjectif des usagers. Dans la même perspective, le directeur des transports terrestres,

M. Ndiaye, établit un lien entre la performance temporelle du TER et l'amélioration du bien-être mental et physique des usagers, réduisant le stress et la fatigue liés aux mobilités contraintes : « La situation latente de la mobilité routière, caractérisée par la congestion et la lenteur des déplacements, met la santé mentale des usagers à rude épreuve par le stress et l'anxiété occasionnés. Par contre, la voie ferroviaire à itinéraire propre procure un sentiment de soulagement et améliore la santé physique et mentale des voyageurs, notamment ceux de la banlieue qui convergent quotidiennement en grande masse vers le centre-ville ». Toutefois, ce discours du directeur des transports terrestres reflète une position institutionnelle qui peut s'inscrire dans une logique de valorisation du projet ferroviaire. Nous avons tenté de recueillir les bénéfices socioéconomiques et sanitaires associés au déplacement par le TER en référence au temps court de trajet et à la prévisibilité du trafic. Ainsi, les indicateurs tels que la réduction du stress, l'amortissement de la fatigue, l'accroissement des revenus sont davantage évoqués par les répondants (Tabl. III). L'effet de bien-être en lien avec la réduction des contraintes temporelles peut toutefois varier selon les profils des répondants.

Tabl. III. Bénéfices sanitaires et socio-économiques liés à la rapidité et la régularité du TER

Niveau de perception	Qualité de l'air	Ambiance sonore apaisée
Faible	0,30%	2,20%
Modéré	2,90%	14,2%
Élevé	39,60%	32%
Très élevé	57,20%	51,60%
Total	100%	100%

Source : enquête de terrain, novembre–décembre 2024

Le tableau III révèle que les bénéfices liés à la rapidité et à la régularité du TER ne sont pas perçus de manière uniforme par les usagers. La réduction du stress constitue le principal bénéfice évoqué (49,6 %), suivie de l'atténuation de la fatigue (32,3 %), tandis que la croissance des revenus représente une part relativement marginale (18 %). Ces résultats traduisent des gains ressentis liés à l'usage du TER davantage sur le plan sanitaire et du confort que sur le plan économique. Les usagers semblent ainsi accorder une importance particulière à la réduction du stress et de la fatigue dans leurs déplacements. Néanmoins, la perception de ces bénéfices peut varier selon le statut des usagers, leur lieu de résidence ou leur type de mobilité. Les actifs effectuant des déplacements pendulaires quotidiens entre la banlieue et le centre-ville sont probablement plus sensibles à ces effets, en raison de la pénibilité des trajets sur les axes routiers congestionnés et de la longueur des déplacements. Selon de nombreux usagers interrogés, le TER constitue un investissement significatif qui améliore la qualité de vie des voyageurs à Dakar, grâce à la fiabilité du service et à la régularité des trajets. Un usager

témoigne ainsi : « Le TER vient au chevet de la population de Dakar. Le déplacement est plus aisé. Nous perdons moins de temps dans la circulation ainsi que dans l'attente de moyens de transport. Il y'a un gain sanitaire considérable sans oublier la hausse des chiffres d'affaires journaliers ». (Commerçante au marché Sandaga au centre-ville, 56 ans).

2.1.2. Confort, sécurité et sûreté du TER : des conditions de déplacement favorables au bien-être ressenti

Le TER est un mode de transport qui répond à des normes de confort, de sécurité et de sûreté jugées satisfaisantes. Le confort renvoie aux conditions matérielles du voyage et inclut notamment la qualité des sièges, la propreté des rames, la climatisation ainsi que l'aménagement intérieur. Les observations de terrain montrent que le TER dispose de sièges permettant une position assise confortable tout au long du trajet.

L'intérieur des rames est généralement propre et aménagé de manière à faciliter la circulation des passagers (fig. 4).

Fig. 4. Aménagement intérieur et conditions de confort à bord du TER

Source : enquête de terrain, novembre-décembre 2024

La figure 4 illustre l'aménagement intérieur des rames du TER ainsi que les dimensions du confort. Elle met en évidence un espace organisé, des allées dégagées et des sièges offrant une assise confortable, disposés de manière à faciliter la circulation à l'intérieur des trains. Ce niveau de confort contribue à réduire le stress des usagers en rendant les déplacements plus agréables et moins fatigants. Il favorise également un sentiment de bien-être en améliorant l'expérience de voyage et la satisfaction des passagers. Toutefois, le confort peut varier aux heures de pointe, en raison des fortes affluences dans les rames. La sécurité et la

sûreté constituent également des composantes essentielles du fonctionnement du TER. La sécurité renvoie à la prévention des risques techniques et des accidents, tandis que la sûreté concerne la protection des usagers contre les actes de malveillance (vols, agressions). À ce titre, plusieurs mesures de prévention sont mises en œuvre par l'opérateur (SETER), notamment la maintenance du matériel, la vidéosurveillance, la présence d'agents de sécurité et la diffusion d'informations de prévention à bord des trains et dans les gares. Ainsi, un dispositif de veille et d'alerte est déployé dans l'exploitation du TER (fig. 5).

Fig. 5. Dispositifs de sécurité et de sûreté dans le TER

Source : données de la SETER, 2025

La figure 5 met en évidence un centre de commandement des opérations du TER. Ce centre

permet de superviser en temps réel le trafic durant les heures d'exploitation (05h 35 mn-22h 05 mn),

de suivre le fonctionnement des trains depuis les gares, de détecter les éventuels dangers et d'éviter les collisions entre trains. Ce dispositif renforce le sentiment de sécurité des usagers et contribue ainsi à leur bien-être, en rendant les déplacements plus sereins. Dans le cadre de l'enquête menée, M. Niang, point focal du service d'exploitation, évoque le confort et les mesures de sécurité et de sûreté qui encadrent les déplacements par le TER : « Les trains sont conçus aux meilleurs standards internationaux en termes de confort et de sécurité. Mettre davantage les usagers dans des situations de confort et de sécurité constitue notre priorité au quotidien. Le wifi est en cours d'activation pour rendre les moments de voyage plus exaltants. Le niveau de sécurité est au plus haut dans le TER. Nous sommes bienveillants là-dessus. Une veille permanente est assurée. D'ailleurs, nous obtenons des retours positifs d'usagers ayant mis en retrait

leur véhicule, avançant comme motifs le confort et la sécurité dans les déplacements par le TER ». Les propos d'un usager motorisé semblent corroborer le discours institutionnel en ces termes : « Le TER est un transport collectif innovant du point de vue du confort et de la sécurité. Mes voyages dans le TER sont des moments de plaisir, de détente. L'environnement de mobilité est sûr, on s'y sent protégé des cas d'agression, de vols et éventuellement d'accidents. Beaucoup de dakarois ont renoncé à l'usage de la voiture individuelle pour des déplacements au centre-ville ». Bien que le TER constitue une infrastructure fonctionnant selon des normes de confort, de sécurité et de sûreté visant à assurer la tranquillité et la protection des passagers, il convient de souligner que les expériences vécues peuvent varier selon les conditions d'exploitation et les profils des voyageurs.

2.1.3. Amélioration perçue de l'environnement dans les déplacements par le TER

Fonctionnant essentiellement à l'électricité, le TER est un mode de transport capacitaire durable à faible empreinte carbone (Cerema 2021 : 44). Dans cette perspective, le choix du TER pour les déplacements collectifs et la réduction de l'usage des modes de transport individuels pourraient contribuer à l'amélioration du cadre de vie urbain, notamment par un gain collectif en qualité de l'air. En effet, Dakar enregistre fréquemment des pics de pollution liés à la concentration de particules fines de diamètre inférieur à 10 microns (PM10), parmi lesquelles les transports routiers constituent l'un des principaux émetteurs (Ndong 2019 : 35). Cependant, il n'existe

pas, à ce jour, de données institutionnelles permettant d'attester l'influence du TER sur la qualité de l'air à Dakar. Par ailleurs, selon les propos du directeur des transports ferroviaires, « le TER agit positivement sur la qualité de l'air à Dakar ». Ce discours institutionnel ne permet toutefois pas d'affirmer une amélioration objective de la qualité de l'air ou de l'environnement sonore à l'échelle urbaine liée à la mise en service du TER. Dès lors, l'analyse proposée dans cette étude ne porte pas sur un impact environnemental mesuré, mais sur la perception qu'ont les usagers de leur environnement de déplacement à bord du TER (Tabl. IV).

Tabl. IV. Perception des usagers du TER sur la qualité de l'air et le confort acoustique au cours du trajet

Niveau de perception	Qualité de l'air	Ambiance sonore apaisée
Faible	0,30%	2,20%
Modéré	2,90%	14,2%
Élevé	39,60%	32%
Très élevé	57,20%	51,60%
Total	100%	100%

Source : enquête de terrain, novembre–décembre 2024

Les usagers expriment globalement un ressenti positif concernant la qualité environnementale des déplacements par le TER. Une forte proportion des répondants fait état d'un niveau de satisfaction élevé. Les niveaux de perception « très élevé » et « élevé » sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore apaisée, cumulés représentent respectivement 96,8% et 83,6%. La part des usagers exprimant un niveau de satisfaction « modéré » concernant le confort acoustique (14,2 %) peut s'expliquer par les nuisances sonores liées aux klaxons des véhicules dans les environs immédiats du TER et/ou par les annonces sonores diffusées en continu à bord des trains. Ces résultats traduisent une expérience de

2.2. Nuisances affectant le bien-être perçu dans les déplacements par le TER

Les déplacements par le TER sont influencés par des composantes cognitives qui détériorent le sentiment de bien-être subjectif, en l'occurrence la surcharge des rames, la faible intégration avec le réseau routier et le déficit de services facilitant l'attente des trains.

2.2.1. Surcharge des rames et dégradation du confort perçu à bord

Tout comme les transports collectifs routiers, le phénomène de surcharge est noté dans le TER durant les jours ouvrables. Les rames sont pleines à saturation aux heures de pointe (07h-9h ; 17h-19h), ce qui peut perturber la quiétude des usagers et créer un sentiment d'inconfort. Pourtant, la capacité théorique du réseau est estimée à 115 000 voyageurs par jour, tandis que la fréquentation

déplacement globalement perçue comme plus agréable sur le plan environnemental, ce qui peut avoir des effets positifs sur le bien-être des usagers. Toutefois, ces perceptions peuvent être influencées par un effet de modernité ou par une comparaison favorable avec les conditions de déplacement antérieures. Le niveau de perception peut également varier selon les profils d'usagers, notamment l'âge, le sexe et la fréquence d'utilisation du TER. Si les déplacements par le TER peuvent contribuer à améliorer le bien-être subjectif des voyageurs, les bénéfices potentiels méritent d'être relativisés au regard des contraintes qui altèrent la qualité de vie de ces derniers.

peut atteindre environ 90 000 usagers les jours ouvrables, selon le Directeur des Transports Ferroviaires. Par ailleurs, douze trains sont mis en circulation, auxquels peuvent s'ajouter un à deux trains supplémentaires en cas de forte demande, d'après la Société d'Exploitation du Train Express Régional (SETER). Dans ce contexte, il convient de s'interroger sur les conditions d'organisation permettant d'assurer une répartition optimale des flux de voyageurs tout au long de la journée. La surcharge est encore difficilement vécue en période hivernale liée à une panne du matériel en raison des défaillances techniques sur la voie ferrée. Ainsi, sont observés dans les arrêts des mouvements de foule et des bousculades susceptibles de provoquer une fatigue physique ainsi qu'un sentiment de stress et de malaise chez les usagers. Ces derniers vivent une mobilité difficile durant l'hivernage, partagée entre surcharge, retard dans les déplacements et panne de la climatisation, relayée par la presse locale (Figs. 6 et 7).

Figs. 6 et 7. Surcharge du TER et conditions de transport des usagers en période d'hivernage



Sources : données issues du terrain et du site leral.net, juillet et octobre 2024

La figure 6 est issue d'une observation de terrain. La photographie a été prise à la gare de Thiaroye le 27 juillet 2024 à 18 h 11. Elle met en évidence les conditions de forte densité à l'intérieur des rames aux heures de pointe. Cette situation limite les possibilités de mouvement des usagers dans le train et peut influencer négativement le bien-être perçu. La figure 7 provient d'une source médiatique, le site *leral.net*. L'image a été diffusée le 12 octobre 2024. Elle illustre la densité des flux et des conditions d'embarquement potentiellement contraignantes en période d'hivernage. Le texte accompagnant l'image décrit des conditions de transport difficiles dans le TER, marquées par des pannes récurrentes et une chaleur étouffante liée notamment à des défaillances de la climatisation, entraînant un fort inconfort des passagers. Dans ce contexte, la mobilité devient contrainte et est susceptible de générer du stress ainsi qu'une dégradation de la qualité perçue des déplacements en TER. D'après la SETER, sept autres rames sont en commande en complément du nombre mis en circulation pour améliorer davantage la mobilité par le TER. De plus,

les retards dans les déplacements pendant l'hivernage sont liés au fait que : « *le conducteur est tenu de circuler doucement pour éviter un drame notamment à partir de la gare de Yeumbeul jusqu'à la gare de Diamniadio* », s'exprime M. Niang, responsable du service d'exploitation. La surcharge importante pendant l'hivernage et ses corollaires, inconfort, fatigue, pic de stress, entre autres, amènent des usagers à modifier leurs comportements de mobilité dont voici un extrait : « *habituellement, je descends du travail au centre-ville à 18 heures. Mais pendant l'hivernage, je m'organise pour rentrer à 16 heures pour ne pas être exposé au calvaire du trajet. Je suis conscient des pertes économiques mais ma santé en vaut le coût* » (Mécanicien travaillant au centre-ville, 42 ans). Ce témoignage met en évidence les stratégies d'évitement des voyageurs du TER en situation de forte affluence. Par ailleurs, le fait d'anticiper l'heure de descente au détriment du gain économique illustre la place centrale du bien-être perçu dans le choix de mobilité par le TER.

2.2.2. Faible intégration du TER au réseau routier

Le TER présente une faible intégration physique au réseau routier à Dakar. La voie ferrée est ceinturée de part et d'autre par un mur

longitudinal. Hormis les gares de Dakar et de Diamniadio, l'accès aux quais nécessite le franchissement de passerelles (Figs. 8 et 9).

Figs. 8 et 9. Passerelles surélevées et pénibilité des déplacements vers le TER



Source : enquête de terrain, novembre-décembre 2024

Les figures 8 et 9 montrent que l'accès aux quais s'effectue par des passerelles surélevées. Cette configuration, qui résulte d'un problème d'aménagement de l'espace (Cerema 2018 : 12), peut engendrer des contraintes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les femmes enceintes et les voyageurs lourdement chargés. Par ailleurs, les montées et descentes liées à ce mode d'accès peuvent générer un sentiment d'inconfort chez les usagers, affectant ainsi leur bien-être. Les usagers interrogés sont, à 64 %, « très sensibles » aux efforts de franchissement des passerelles, ce qui traduit une perception globalement négative de l'accessibilité aux quais. En outre, si les gares de Dakar et de Diamniadio bénéficient d'une desserte de rabattement assurée par les bus de Dakar Dem Dikk, celles-ci ne s'accompagnent pas d'une intégration tarifaire. Les usagers non motorisés rejoignant le centre-ville et les pôles administratifs à bord de ces bus doivent déboursier 400 FCFA pour deux trajets (aller-retour). Le coût du rabattement pèse davantage dans la chaîne de déplacement des usagers résidant dans les zones périphériques non desservies par le TER. L'absence de connexion du TER au bus de transport public avec le même ticket de transport ou des

tickets à tarif social peut limiter l'accès de certains usagers à faibles revenus au TER. À ce titre, un usager souligne qu'il combine la voie ferroviaire à la voie routière en raison de contraintes financières : « je préfère de loin le TER par la rapidité, mais je ne suis pas dans les dispositions financières de le prendre chaque jour. Un seul déplacement pour se rendre à la gare de Thiaroye me revient à 300 FCFA ». D'ailleurs, le prix du transport en TER entre les gares de Thiaroye et de Dakar est de 500 FCFA, cela ajouté au montant du rabattement, porte le coût total à 800 FCFA pour l'utilisateur concerné par un seul trajet. Parallèlement, l'axe Guédiawaye-Dakar en transports informels revient à 250 FCFA, et maximum à 500 FCFA pour les usagers devant effectuer un rabattement. Cette charge financière, découlant de l'absence d'intégration tarifaire, peut ainsi contribuer à la diminution du bien-être perçu dans les déplacements en TER. Néanmoins, dans le cadre de l'enquête menée, M. Fall, Directeur des opérations au CETUD, indique qu'un projet d'intégration tarifaire est actuellement en cours de mise en œuvre : « L'objectif est que l'utilisateur qui prend le TER et qui descend du TER puisse continuer son trajet avec un bus en utilisant le même ticket, et vice versa. Le projet est déjà lancé. Il y a 4

composantes. La première composante, c'est le matériel roulant : nous allons acheter des véhicules qui fonctionneront au gaz. La deuxième composante, c'est l'aménagement des dépôts. La troisième concerne les aménagements qui faciliteront la connexion et les systèmes. La première phase du projet représente 400 milliards de francs CFA, dont 260 milliards ont déjà été financés par l'Agence Française de Développement (AFD) et la Banque Européenne de Développement (BED) ».

2.2.3. Déficit d'équipements et de services d'attente dans les gares

Hormis les gares de Dakar et de Diamniadio, qui constituent les points de départ et d'arrivée du train et présentent une

architecture relativement similaire en termes d'intégration dans l'environnement urbain (notamment l'absence de recours aux escaliers), les gares du TER ne sont pas dotées d'un tissu minimum d'infrastructures ou de services rendant l'attente agréable. Cependant, la gare de Thiaroye se distingue très légèrement avec un service partiellement fonctionnel et largement ignoré des usagers. L'inconfort grandissant des voyageurs dans l'attente du train est perceptible à travers le hangar qui sert d'abri. Celui-ci ne couvre pas suffisamment l'espace d'attente. Ainsi, au milieu de la journée, sous un soleil ardent, des usagers se réfugient à l'ombre du mur de délimitation du quai. De même, en saison des pluies, le toit du hangar est infiltré par l'eau, contraignant des passagers du train à se munir d'un parapluie (figs. 10 et 11).

Figs. 10 et 11. Conditions d'attente inappropriées du TER



(10) Vue générale d'un quai de gare du TER.



(11) Passagers en attente sous la passerelle à la gare de Thiaroye.

Source : enquête de terrain, novembre-décembre 2024

Les figures 10 et 11 montrent que les aménagements des quais ne sont pas adaptés aux conditions climatiques locales. Cette situation peut créer un inconfort physique et un stress accru dans l'attente du train, notamment en période d'hivernage où des défaillances techniques occasionnent le plus souvent un ralentissement du trafic. Les usagers interrogés expriment

majoritairement une forte sensibilité aux conditions d'attente du train (Tabl. V). La sensibilité renvoie ici au degré de perception et de réaction des usagers face aux conditions d'attente en gare, notamment en termes d'inconfort lié à l'insuffisance des abris, à l'exposition aux conditions climatiques et au manque d'équipements. Elle est mesurée selon une échelle allant de « faible » à « très élevé ».

Tabl. V. Sensibilité des passagers du TER sur les conditions d'accueil au quai

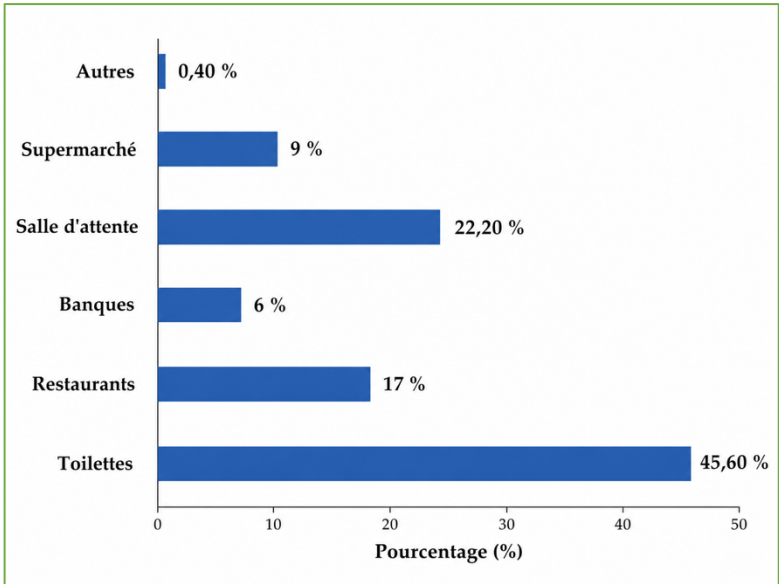
Niveau de sensibilité	Pourcentage (%)
Faible	2,9
Élevé	35,3
Très élevé	61,8

Source : enquête de terrain, novembre–décembre 2024

Le tableau V révèle des niveaux de sensibilité « élevé » et « très élevé » respectivement de 35,3 % et 61,8 %. Ces taux cumulés atteignent 97,1 %, traduisant une forte insatisfaction des usagers vis-à-vis des conditions d'accueil. Les situations désagréables liées à l'attente du train peuvent influencer les comportements de mobilité des usagers. Certains peuvent ainsi limiter l'usage du

TER dans leurs déplacements, en privilégiant uniquement les plages horaires jugées plus confortables. Toutefois, les voyageurs ont exprimé le souhait d'une amélioration des conditions d'accueil dans les gares, afin de rendre les déplacements plus commodes et plus agréables (Fig. 12).

Fig. 12. Équipements et services souhaités dans les gares du TER



Source : enquête de terrain, novembre–décembre 2024

Les équipements et services qui ressortent des enquêtes sont les toilettes 45,6%, les salles d'attente 22,2%, les restaurants 17%, les supermarchés 9% et les banques 6%. En effet, la priorité accordée aux toilettes peut s'expliquer par la distance

relativement importante (en raison du franchissement des escaliers) entre les lieux de soulagement qui se situent entre l'espace de vente des tickets et le quai. Cela suppose également que les usagers accordent d'abord de l'importance aux

besoins essentiels liés à leur confort de base, avant les autres équipements et services. Le déficit d'équipements et de services est susceptible de dégrader le bien-être subjectif des voyageurs qui dépend de l'ensemble de la chaîne de mobilité.

3. DISCUSSION

Les résultats de cette étude mettent en évidence plusieurs facteurs déterminants du bien-être subjectif des usagers du TER à Dakar, notamment la rapidité et la régularité du service, le confort, la sécurité et la sûreté, ainsi que le gain environnemental en cours de trajet. Cependant, certaines contraintes du service, telles que la surcharge des rames, la faible intégration du TER au réseau routier et le déficit d'équipements et de services d'attente, peuvent affecter le bien-être des usagers et engendrer de l'inconfort, du stress et de la fatigue, entre autres. Les résultats de cette étude concordent avec ceux des recherches antérieures menées dans plusieurs villes européennes, américaines et asiatiques. Le bien-être subjectif dans les transports est généralement appréhendé par l'échelle de satisfaction à l'égard des déplacements (Friman & al. 2013 : 136-137 ; Smith 2017 : 249 ; Mokhtarian 2019 : 499-501). Dans cette perspective, il a été largement démontré que les caractéristiques du service telles que la rapidité et la régularité du trafic, le confort, la sécurité, la propreté, la réduction du bruit, entre autres, influent sur la satisfaction apportée par les transports en commun et sur le bien-être subjectif des navetteurs (Lai & Chen 2011 : 318-320 ; Ettema & al. 2012 : 216-217 ; Lierop & El-Geneidy 2016 : 50). Toutefois, les conditions de mobilité défavorables (temps de trajet long, imprévisibilité du trafic, absence d'intermodalité, déficit d'équipements à bord, etc.) suscitent un effet négatif sur le bien-être subjectif des voyageurs et sur leur qualité de vie en général (Diener 1984 : 544 ; Mokhtarian & al. 2015 : 1103-1106). Ainsi, De Vos (2018 : 80-82) soutient que les usagers se montrent moins enthousiastes et moins détendus dans les ressentis négatifs associés aux déplacements. Dans ce sens, Rissel & al. (2014 : 51) analysent les conséquences des aspects cognitifs de déplacement, notamment le stress professionnel, se traduisant par une baisse de la productivité. Néanmoins, des auteurs invitent à nuancer l'idée selon laquelle les attributs du service de transport

sont les déterminants principaux dans l'évaluation du bien-être dans les déplacements. À cet égard, le bien-être subjectif de l'utilisateur des transports collectifs est influencé par d'autres indicateurs, en l'occurrence les activités réalisées au cours du trajet et la socialisation avec les autres passagers (Ettema & al. 2012 : 216-218 ; Mazengani & al. 2022 : 1). Cependant, dans cette étude, les activités pendant le trajet et les interactions sociales ne figurent pas parmi les indicateurs de bien être subjectif des voyageurs. Cela suppose que les usagers semblent accorder plus de priorité à l'optimisation des conditions de transport dans un contexte où les contraintes fonctionnelles du système de transport sont importantes. La question de l'intermodalité suscite également des controverses. Des auteurs soulignent que la combinaison des modes de transport sur un même déplacement diminue le bien être subjectif des voyageurs en raison de la faible qualité des correspondances (Lunke 2020 : 371 ; Mazengani & al. 2022 : 4). Contrairement à ces études, à Dakar, la faible intégration du TER au réseau routier accentue les difficultés d'accès aux gares, notamment pour les populations des zones périphériques éloignées de l'infrastructure ferroviaire. Cette situation contraint ces dernières à se rabattre sur les moyens de transports routiers informels, entraînant de la fatigue, du stress, de l'augmentation du coût de transport et du temps global de déplacement. L'étude du bien-être dans les déplacements par le TER en fonction des expériences vécues constitue un prétexte pour saisir la relation entre les politiques récentes de mobilité dans certaines grandes villes africaines comme Dakar, conçues sous le symbole de la modernité et les aspirations de mobilité des populations. Le TER est porteur d'une image de modernité, d'efficacité et d'amélioration des conditions de mobilité à Dakar. Les résultats de cette étude font apparaître des contraintes structurelles et fonctionnelles du TER qui illustrent un décalage entre attentes et expérience concrète de mobilité, générant un sentiment de mal être chez des usagers.

CONCLUSION

Cette étude a analysé le bien-être subjectif dans les déplacements par le TER. Les résultats soulignent un effet globalement positif du TER sur le sentiment de bien-

être des usagers, influencé par les attributs du service tels que la rapidité et la régularité du trafic, le confort, la sécurité et la sûreté, ainsi que la qualité environnementale perçue en cours de trajet. La rapidité constitue le principal facteur motivant l'usage du TER pour 73 % des usagers. Par ailleurs, 96,8 % des enquêtés déclarent une perception élevée à très élevée de la qualité de l'air, et 83,6 % une ambiance sonore jugée favorable. Cependant, la réalisation des déplacements intègre des contraintes structurelles et fonctionnelles, notamment la surcharge des rames aux heures de pointe, la faible intégration du TER au réseau routier et le déficit d'équipements et de services dans les gares. Ces limites du système ferroviaire contribuent à une expérience de déplacement marquée par l'inconfort, le stress et la fatigue, avec notamment 97,1 % des usagers exprimant une forte insatisfaction vis-à-vis des conditions d'accueil en gare et 64 % déclarant être très sensibles aux contraintes d'accessibilité. Les résultats de la recherche confirment notre hypothèse de départ : le TER contribue globalement à améliorer le bien-être subjectif des voyageurs à travers la qualité de certaines composantes du service, mais ces améliorations sont partiellement atténuées par des insuffisances et dysfonctionnements liés à son

exploitation et à son environnement de mobilité. L'étude met ainsi en évidence le décalage entre la « modernité promise » et l'expérience réelle de mobilité, appelant à une lecture plus critique du service ferroviaire. Sur le plan opérationnel, ces résultats impliquent la nécessité de mieux gérer la saturation des rames aux heures de pointe, d'améliorer l'accessibilité des gares, de renforcer les équipements d'attente et les services en station, et de développer une meilleure intégration fonctionnelle et tarifaire avec les autres modes de transport collectif urbain. Sur le plan scientifique, cette étude contribue aux travaux sur les mobilités urbaines en Afrique en intégrant l'analyse du bien-être subjectif des usagers dans l'évaluation des infrastructures de transport, encore peu mobilisée dans les recherches sur les systèmes ferroviaires. Elle met en évidence l'intérêt de croiser performance technique et expérience vécue pour mieux comprendre les effets réels des politiques de transport de masse en contexte urbain africain. Toutefois, ces résultats reposent principalement sur des perceptions déclarées des usagers et nécessitent d'être complétés par des données objectivées et différenciées selon les profils d'usagers et les contextes spatiaux.

REMERCIEMENTS

L'auteure principale remercie les organismes financeurs : le Global Development Network (GDN) et l'Agence Française de Développement (AFD). Les remerciements s'adressent également au Pr Pape Sakho de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar pour son accompagnement en tant que mentor, ainsi qu'au Dr Lamine Ousmane Casse, enseignant-chercheur à l'Université Gaston Berger de Saint-Louis, pour son appui scientifique considérable.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ANSD, 2024. *5e recensement général de la population et de l'habitat*, Rapport provisoire, Dakar, ANSD, 541 p.

CEREMA, 2021. *Émissions routières des polluants atmosphériques : Courbes et facteurs d'influence*, Rapport d'étude, 50 p.

CEREMA, 2018. *Boîte à outils de l'intermodalité. L'intermodalité : enjeux, gouvernance et leviers*, Collection Références, fiche n°1, 16 p.

DE VOS Jonas, 2018. « Towards happy and healthy travellers: a research agenda », *Journal of Transport & Health*, vol. 11, p. 80-85. Disponible en ligne : <https://biblio.ugent.be/publication/8579947> [dernier accès janvier 2025].

DIENER Ed, 1984. « Subjective well-being », *Psychological Bulletin*, vol. 95, n° 3, p. 542-575. Disponible en ligne : https://labs.psychology.illinois.edu/~ediener/Documents/Diener_1984.pdf [dernier accès janvier 2025].

ETTEMA Dick, FRIMAN Margareta, GÄRLING Tommy, OLSSON Lars & FUJII Satoshi, 2012. « How in-vehicle activities affect work commuters: satisfaction with public transport », *Journal of Transport Geography*, vol. 24, p. 215-222. Disponible en ligne : <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692312000567> [dernier accès janvier 2025].

FALL Awa, 2026. « Effets structurants » du Train Express Régional (TER) à Dakar (Sénégal) », *Journal International des Sachants*, vol. 2, n° 1, p. 431-452. Disponible en ligne : <https://revuejds.net/details-de-l'article/?id=3924> [dernier accès mars 2026].

FALL Awa, 2023. « Incidences sur l'environnement du transport informel à Dakar », dans Abdourahmane Mbade SENE, Oumar SY et El Hadji Balla DIEYE, *Pour des territoires urbains compétitifs et durables*, L'Harmattan, p. 65-88.

FRIMAN Margareta, FUJII Satoshi, ETTEMA Dick, GÄRLING Tommy & OLSSON Lars, 2013. « Psychometric analysis of the satisfaction with travel scale », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 48, p. 132-145. Disponible en ligne : <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856412001516?utm> [dernier accès mars 2025]

KOSSIGARI Djolar, 2024. « L'évolution des politiques de développement des infrastructures de transport en contexte néolibéral togolais », *Flux*, n° 135-136, p. 47-58. Disponible en ligne : <https://shs.cairn.info/revue-flux-2024-1-page-47> [dernier accès janvier 2024]

LAI Wen-Tai & CHEN Ching-Fu, 2011. « Behavioral intentions of public transit passengers—the roles of service quality, perceived value, satisfaction and involvement », *Transport Policy*, vol. 18, p. 318-325. Disponible en ligne : <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X10001125> [dernier accès mars 2026]

LIEROP Van Dea & EL-GENEIDY Ahmed, 2016. « Enjoying loyalty: the relationship between service quality, customer satisfaction, and behavioral intentions in public transit », *Research in*

Transportation Economics, vol. 59, p. 50-59. Disponible en ligne : <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0739885915300809> [dernier accès janvier 2026]

LOMBARD Jérôme, SAKHO Papa, BAILLON Axel & BRUEZ Franck, 2004. « Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs », *Autrepart*, n° 32, p. 115-134. Disponible en ligne : <https://scispace.com/pdf/les-rues-de-dakar-espaces-de-negociation-des-transport-1ms4r40jy7.pdf> [dernier accès septembre 2024]

LUNKE Erik Bjørnson, 2020. « Commuters' satisfaction with public transport », *Journal of Transport & Health*, vol. 16, p. 1-10. Disponible en ligne : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140520300463> [dernier accès février 2026]

MAZENGANI Risienne, JOSSET Jean-Marc & SOULIE Nicolas, 2022. « Conditions, activités, habitudes et bien-être dans les transports quotidiens : étude de cas à Paris-Saclay », *Revue RTS : Recherche, Transports, Sécurité*, p. 1-17. Disponible en ligne : https://hal.science/hal-03578482v1/file/RTS_ISSN1951-6614_2022-04.pdf [dernier accès décembre 2025]

MOKHTARIAN Patricia, 2019. « Subjective well-being and travel: retrospect and prospect », *Transportation*, vol. 46, p. 493-513. Disponible en ligne : https://www.researchgate.net/publication/328391313_Subjective_well-being_and_travel_retrospect_and_prospect [dernier accès décembre 2025]

MOKHTARIAN Patricia, PAPON Francis, GOULARD Matthieu & DIANA Marco, 2015. « What makes travel pleasant and/or tiring? An investigation based on the French National Travel Survey », *Transportation*, vol. 42, p. 1103-1128. Disponible en ligne : https://www.researchgate.net/publication/280898772_What_Makes_Travel_Pleasant_AndOr_Tiring_An_Investigation_Based_On_The_French_National_Travel_Survey [dernier accès décembre 2025]

NDIAYE Ibrahima, 2015. « Étalement urbain et différenciation socio-spatiale à Dakar (Sénégal) », *Cahiers de géographie du Québec*, n° 166, p. 47-69.

Disponible en ligne :

<https://www.erudit.org/fr/revues/cgq/2015-v59-n166-cgq02298/1034348ar/>

[dernier accès avril 2024]

NDONG Awa, 2019. *Pollution de l'air extérieur et intérieur à Dakar (Sénégal) : Caractérisation de la pollution, impact toxicologique et évaluation épidémiologique des effets sanitaires*, Thèse de

SMITH Olivier, 2017. « Commute well-being differences by mode: evidence from Portland, Oregon, USA », *Journal of Transport & Health*, vol. 4, p. 246-254. Disponible en ligne :

<https://www.sciencedirect.com/science/article/ab>

doctorat, Université Cheikh Anta Diop de Dakar et Université du Littoral Côte d'Opale, 196 p.

RISSEL Christopher, PETRUNOFF Nicholas, WEN Liming & CRANE Melanie, 2014. « Travel to work and self-reported stress: findings from a workplace survey in south west Sydney, Australia », *Journal of Transport & Health*, vol. 1, n° 1, p. 50-53.

Disponible en ligne :

[https://www.researchgate.net/publication/262879902_Travel_to_work_and_self-](https://www.researchgate.net/publication/262879902_Travel_to_work_and_self-reported_stress_Findings_from_a_workplace_survey_in_south_west_Sydney)

[reported stress Findings from a workplace survey in south west Sydney](https://www.researchgate.net/publication/262879902_Travel_to_work_and_self-reported_stress_Findings_from_a_workplace_survey_in_south_west_Sydney)

[dernier accès juin 2025]

[s/pii/S2214140516302407](https://doi.org/10.1016/j.jtrh.2014.05.007)

[dernier accès décembre 2025]

SYLLA Omar Bounkhatab, 2022. *Le transport de masse au Sénégal : cas du Train Express Région(TER)*, L'Harmattan, 132 p.

AUTEUR(ES)

Awa **FALL**

Docteure en Géographie

Laboratoire Gehu, Université Cheikh Anta DIOP de Dakar (Sénégal)

Courriel : fallawa8519@gmail.com

Pape **SAKHO**

Professeur en Géographie assimilé à la retraite

Laboratoire Gehu, Université Cheikh Anta DIOP de Dakar (Sénégal)

Courriel : sakho.elimane@gmail.com

Lamine Ousmane **CASSE**

Enseignant chercheur

Univ. Gaston Berger de Saint-Louis (Sénégal)

Courriel : lamine.casse@ugb.edu.sn

AUTEURE CORRESPONDANTE

Awa **FALL**

Courriel : fallawa8519@gmail.com



© ÉDITION ÉLECTRONIQUE

URL – Revue Espaces Africains : <https://espacesafricains.org/>

Courriel – Revue Espaces Africains : revue@espacesafricains.org

ISSN : 2957-9279

Courriel – Groupe de recherche PoSTer : poster_ujlog@espacesafricains.org

URL – Groupe PoSTer : <https://espacesafricains.org/poster>

© ÉDITEUR

– Groupe de recherche Populations, Sociétés et Territoires (PoSTer) de l'UJLoG

– Université Jean Lorougnon Guédé (UJLoG) – Daloa (Côte d'Ivoire)

© RÉFÉRENCE ÉLECTRONIQUE

Awa FALL, Pape SAKHO, Lamine Ousmane CASSE, « Le train express régional (ter) : une « locomotive de bien-être subjectif » des voyageurs à Dakar », Revue Espaces Africains, Numéro 1 | 2026, Varia, ISSN : 2957-9279, mis en ligne le 30 juin 2026, p. 54-73.

INDEXATIONS INTERNATIONALES DE LA REVUE ESPACES AFRICAINS

	Voir impact factor : https://sjifactor.com/passport.php?id=23718
	Voir la page de la revue dans Road : https://portal.issn.org/resource/ISSN/2957-9279
	Voir la page de la revue dans Mirabel : https://reseau-mirabel.info/revue/15151/Espaces-Africains
	Voir la revue dans Sudoc : https://www.sudoc.abes.fr/cbs/xslt/DB=2.1//SRCH?IKT=12&TRM=268039089
HAL	Voir la revue dans HAL : https://hal.science/search/index/?q=Espaces+Africains+%28Revue+des+Sciences+ Sociales%29&rows=30&page=1