

## Les rues de Dakar: espaces de négociation des transports collectifs

*Jérôme Lombard \**, *Papa Sakho \*\**,  
*Frank Bruez \*\*\**, *Axel Baillon \*\*\*\**

Les lieux du transport collectif à Dakar ont changé en 30 ans. D'une offre concentrée dans les terminaux et arrêts publics, le transport urbain a connu une démultiplication des points d'accès aux véhicules, du front d'urbanisation aux quartiers centraux, de l'ouest au nord-est de la presqu'île, des Almadies à Pikine, du Plateau aux Parcelles (fig. 1<sup>1</sup>). Trottoirs, rond-points, bretelles d'accès, rues ou boulevards, tout espace inoccupé, situé à proximité ou sur le réseau viaire, est susceptible de devenir un lieu de transport.

La capacité d'organisation et l'opportunisme du transport collectif privé expliquent cette effervescence. Depuis sa reconnaissance officielle en 1973 [Diouf, 2002], l'offre privée a conquis des parts de marché au détriment de la compagnie publique de transport<sup>2</sup>. Dans une agglomération d'au moins 2,2 millions d'habitants [Ministère de l'Économie et des Finances, 1999], elle satisfait une demande des usagers grandissante. Le dynamisme du secteur privé est généré par la négociation, avec l'autorité publique et les bailleurs de fonds, des conditions quotidiennes de son existence. Entrée dans la profession, possession du véhicule, droit de circuler, réglementation, lieux d'exercice de l'activité, lieux d'entretien, itinéraires, tout est discuté et disputé [Crousse *et alii*, 1986].

---

\* Géographe, IRD, UMR Temps ENS-IRD, 48, bd. Jourdan, 75014 Paris, jerome.lombard@ird.fr.

\*\* Géographe, Directeur des études de l'Institut de Population *IFRPSR*, Campus BRGM UCAD, Dakar, Sénégal, pbsakho@yahoo.fr.

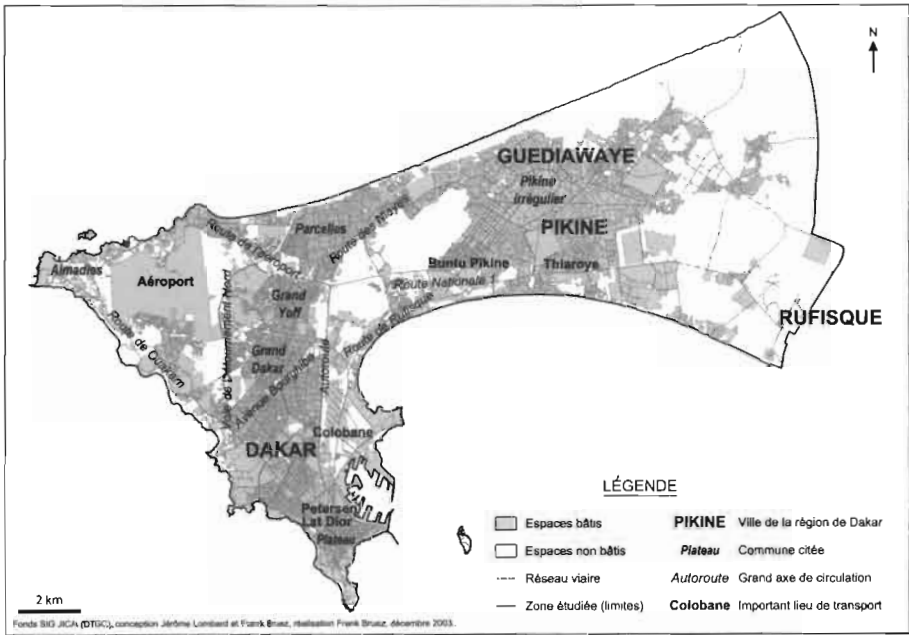
\*\*\* Expert en transport, JBCconseils, frank.bruez@free.fr.

\*\*\*\* Géographe, abaillon@yahoo.fr.

1. Les auteurs de l'article remercient pour sa collaboration le laboratoire de cartographie appliquée de l'IRD Bondy. Les travaux de recherche ont été en partie réalisés dans le cadre du Programme de Recherche Urbaine pour le Développement (ISTED-GEMDEV).

2. Selon les chiffres cités par Diouf, la part de marché du transport privé par minibus, dans le transport collectif dakarois, est passée de 18 % en 1980 à 95 % en 2000. L'actuel opérateur public de transport urbain de personnes est la société d'autobus *Dakar Dem Dikk* (aller et retour en wolof). Elle a succédé en 2001 à la Société des Transports du Cap-Vert (SOTRAC) qui, dans un contexte contraignant d'économies et de privatisation rampante, a fait faillite en 1998 en raison d'une mauvaise gestion et de la détérioration des relations avec la tutelle étatique. Voir Godard [2002a].

Fig. 1 – Présentation de l'agglomération dakaraise



L'objet de l'article est de saisir les stratégies des protagonistes des transports urbains (professionnels, usagers, État et bailleurs de fond), à travers des lieux aussi divers que la rue, le trottoir ou la gare routière qui sont autant de révélateurs du système des transports à Dakar. Leur déploiement à l'échelle de l'agglomération et la multiplicité des acteurs ne rendent pas leur observation aisée. Cet article combine une approche empirique dans l'analyse des comportements sociaux et une méthode quantitative dans la cartographie des phénomènes spatiaux. La première hypothèse repose sur l'idée que l'espace de transport est l'expression spatialisée de la dynamique du système et de son appropriation par les citoyens (professionnels, usagers, émigrés, populations marginalisées). La seconde hypothèse considère le lieu comme un élément fort de la zone d'habitat ou d'activités dans lequel il est inséré et dont il traduit les évolutions sociales, les besoins de mobilité, les disparités économiques<sup>3</sup>.

Dans un contexte où l'écroulement du service public de transport de personnes est patent, quatre points sont évoqués: la consolidation du transport privé artisanal à Dakar; l'émergence d'espaces publics devenus les points majeurs du réseau de

3. La définition de R. Brunet (Brunet *et alii*, 1992) permet de mieux comprendre ce que nous souhaitons ici démontrer: le lieu est un «point de l'étendue, élément de base de l'espace géographique, son atome en quelque sorte». La deuxième partie de la définition est encore plus adaptée à la réalité du système de transport artisanal privé à Dakar: «C'est de lieux, de liens de lieux et de lieux de lieux que l'espace est fait. Ils sont liés par les réseaux. Le lieu est un point, mais un point singulier, identifiable et identifié, distinct des autres» (p. 298.).

transport collectif privé; une des figures emblématiques des lieux de transport, les rabatteurs; l'accentuation des inégalités socio-spatiales du transport dans l'agglomération.

### **Le triomphe du privé**

Le secteur privé artisanal a germé et grandi à la faveur de la difficulté croissante des autorités des villes du Tiers-monde à répondre, par l'offre publique, à la demande des populations citadines. Il en est ainsi du secteur des transports urbains face à des besoins de mobilité de plus en plus grands. À Dakar, le transport privé artisanal, collectif et individuel, est parvenu à assurer quelque 80 % des déplacements motorisés. Il constitue un champ intéressant pour observer la négociation des lois et règlements au quotidien.

#### *Les stratégies d'appropriation du transport collectif*

Citadins de souche et néo-citadins des périphéries se sont réapproprié un certain nombre d'enseignements socioculturels de leur terroir pour sortir de la marginalité dans laquelle les confine la «ville formelle». Localisés dans les villages traditionnels de la presqu'île [Tricart et Kayser, 1957], dans les extensions urbaines récentes ainsi que dans les quartiers spontanés qui regroupent le tiers de la population de l'agglomération [SYSCOM, 2001], ces citadins détiennent 90 % des minibus et taxis collectifs et 80 % des taxis individuels et véhicules hippomobiles. À Guédiawaye, une des villes de l'agglomération, 90 % des chauffeurs des taxis de banlieue sont des migrants des années 1980, en partie originaires du Baol<sup>4</sup> [Kamara, 1997]. Leur origine géographique, leur rapport à la ville coloniale et post-coloniale, leur implantation dans l'espace urbain placent ces professionnels du transport dans une situation où il va leur falloir exister par eux-mêmes, pour rechercher un travail et acquérir les moyens de subvenir aux besoins de la famille. Leur parcours les prédispose à investir dans le transport artisanal, considéré comme informel par les pouvoirs publics et bailleurs de fonds, tenants du transport officiel de personnes.

Les stratégies de conquête sont développées dans un contexte sociologique où l'État est identifié à un pouvoir dominant et partisan, au service d'intérêts particuliers. «[...] Du point de vue des populations, la rationalité et la légitimité des élites au pouvoir sont conçues, non comme de nouvelles actions et pratiques salvatrices, mais comme un nouveau cadre de contraintes juridiques, administratives, réglementaires, politiques et idéologiques, avec lequel il faudrait composer d'une manière ou d'une autre pour atteindre ses objectifs propres» [Ndiaye, 1996, p. 242]. En s'appuyant sur les maillons faibles d'une société en mutation, le transport privé artisanal tente d'exploiter les failles de la réglementation et

4. Contrée du bassin arachidier, située à 150 km de Dakar, berceau de la confrérie musulmane mouride pour laquelle le travail est une forme d'adoration de Dieu. Les *Baol Baol*, du nom donné aux personnes originaires de cette région, sont considérés comme des gens portés sur le commerce et le transport qui sont devenus, pour ces anciens agriculteurs, leur activité principale.

d'occuper les espaces laissés vacants par le système public de transport collectif. La moralité courante comprend le transport artisanal comme une enclave organisationnelle régie, au sein de la société globale, par des règles spécifiques et vis-à-vis de laquelle la loyauté n'est pas de rigueur [Ndiaye, 1996]. Le secteur va se bâtir une place de choix dans le système de transport, en fondant sa stratégie d'insertion par la négociation avec l'État ou ses représentants [Blundo, 2001a] et les usagers. Différents exemples éclairent ce processus permanent de négociation :

La tarification officielle est contournée par des voies différentes selon les corporations. Le chauffeur de minibus (*car rapide* ou *ndiaga ndiaye*<sup>5</sup>) procède par le fractionnement des trajets, notamment aux heures de pointe<sup>6</sup>. Dans les taxis, depuis l'augmentation des tarifs officiels en 1990, et sous prétexte d'une panne de compteur horométrique, les chauffeurs s'adonnent au marchandage et au transport collectif.

La réglementation sur les taxis est contournée par l'exploitation clandestine de véhicules particuliers comme moyens de transport collectif. À l'origine, ces pratiques constituaient des réponses isolées à la baisse du pouvoir d'achat des salariés. Aujourd'hui, ces taxis de banlieue, légalisés en périphérie de Dakar depuis 1982, assurent 32 % des parts de marché du transport par taxi [SYSCOM, 2001]. Cette offre nouvelle ouvre une brèche pour tous les segments de la société urbaine en quête de reconnaissance «citoyenne» et de revenus. À Guédiawaye, 30 % des propriétaires sont des salariés du secteur moderne, fonctionnaires, enseignants, secrétaires, agents des forces de l'ordre [Kamara, 1997].

L'État sénégalais, soumis au diktat de la Banque mondiale et pressé par les professionnels des transports, louvoie entre mesures énergiques (interdiction), compromis (légalisation) et attentisme (tolérance). L'incertitude institutionnelle est illustrée par l'opération de renouvellement des minibus et la lutte contre les taxis clandestins. Dans le premier cas, dès 1992, le principe du renouvellement a été admis par l'État comme partie intégrante de la modernisation du système des transports. En 1995, la procédure, engagée jusqu'au dépouillement de l'appel d'offres ouvert aux constructeurs, a été bloquée en l'absence d'un accord avec la Banque mondiale [Godard, 2002b]. À partir de 1999 [Sakho, 2000], le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD), créé en 1997 et maître d'œuvre du renouvellement, opte pour un cadre institutionnel caractérisé par la constitution de groupements d'intérêt économique (GIE rassemblant les transporteurs qui souhaitent bénéficier de l'opération) et la création d'une association de financement devant gérer les fonds prévus à cet effet. Depuis 2002, le processus est dans l'impasse car les transporteurs sont revenus sur leurs engagements précédents (jugant le niveau de leur apport personnel, de l'ordre de 25 % pour chaque véhicule, trop lourd à supporter). Le second exemple souligne combien l'attitude de l'État est ambiguë. Pour avoir reconnu les taxis clandestins opérant en périphérie, l'autorité publique a vu le phénomène s'étendre à la desserte

5. *Car rapide*: Minibus Renault SG2 de 20 à 25 places, en service depuis les années 1970. *Ndiaga Ndiaye*: minibus Mercedes de 32 à 42 places, du nom du transporteur qui détient le parc le plus important et qui a introduit, au cours des années 1990, ce type de véhicules dans le transport urbain.

6. Pour un tarif officiel de 120 FCfa entre Dakar et Pikine, le fractionnement en trois courts trajets rapporte, à trois chauffeurs au lieu d'un, un total de 200 FCfa (soit 30 centimes d'Euro).

banlieue/centre-ville. En 2000, l'ampleur prise par le phénomène a poussé le ministère des transports et le gouverneur de la région de Dakar à réagir à l'encontre des contrevenants. À la suite d'un arrêt de travail de deux jours des professionnels concernés, afin de montrer leur importance dans le système de transports en banlieue, le retour à la situation d'avant 1982 a prévalu.

Cette ambiguïté favorise la propension des agents des services techniques et des forces de l'ordre à arrêter et à sanctionner les véhicules en infraction. L'état des minibus se dégradant et les taxis de banlieue opérant sur certains tronçons en toute illégalité, les manquements à la sécurité comme à la réglementation de la circulation alimentent le cycle infernal infraction-amende-racket. Selon le Président du CETUD, le développement des pratiques illicites s'est d'autant plus renforcé «...que le niveau élevé des interventions pour le plus souvent blanchir l'usager qui a tort réduit l'efficacité des systèmes de sanction» [*Sud Quotidien*, 18 décembre 2001, p. 6]. L'interprétation qu'en donne M. Ndiaye souligne combien la recomposition des règles et des normes est un processus dynamique: «la démarche privilégiée est le "waaxtan"<sup>7</sup>. Ici, ce qui compte avant tout, ce sont les messages codés que seul l'initié peut déchiffrer après avoir montré qu'il accepte les règles, sanctionnées par des contrats garantis par la parole donnée. Non seulement le "waaxtan" est codé mais il ne laisse pas de trace» [Ndiaye, 1996, p. 235]. L'observateur averti n'est pas dupe. Moyennant un «péage», les agents affectés à la circulation permettent au chauffeur de minibus ou de taxi de banlieue d'opérer en toute impunité, sinon le permis de conduire ou à défaut une autre pièce est confisqué, jusqu'au règlement de la somme due<sup>8</sup>.

### *L'usager: acteur ou étranger*

Dans un contexte de paupérisation des ménages [Diaz Olvera, 2002], l'offre artisanale privée dépasse de très loin celle de la compagnie publique (147592 places d'un côté contre 8400 places de l'autre<sup>9</sup>) (tab. 1).

Selon une étude sur la mobilité et le transport à Pikine [Sarr, 1999], plus de 70 % des 800000 habitants se déplacent à bord des minibus. 10 % de la population pikinoise prennent les taxis de banlieue, 20 % dans les quartiers défavorisés. Les atouts du système artisanal défient toute concurrence:

L'extension de son aire de desserte, du centre-ville aux confins du front d'urbanisation, permet au plus grand nombre de satisfaire ses besoins de mobilité. Elle repose sur une intermodalité de fait, à travers un partage tacite du réseau: la desserte interurbaine aux *cars rapides* et *ndiaga ndiaye* et celle des tronçons extrêmes et de la demande spécifique aux taxis de banlieue [Kamara, 1997].

7. Palabre, négociation.

8. Ces processus «corruptogènes» montrent pourquoi la corruption doit être replacée au sein des pratiques du pouvoir recomposé, central et local, et non pas en être isolée: sinon, on ne peut comprendre comment, avec la libéralisation et la privatisation de l'économie, la corruption a fleuri dans un système mis à mal par les intérêts particuliers. Voir Dahou [2002].

9. La base de calcul est la suivante: 4 passagers en plus du chauffeur de taxi, 25 places dans les *cars rapides* et 35 dans les *ndiaga ndiaye* en plus du chauffeur, 60 places dans les autobus de DDD.

La souplesse et la modicité des tarifs constituent un autre atout. D'une manière générale, les prix pratiqués sont en deçà de ceux homologués. Entre le centre-ville et la proche banlieue, de 125 à 110 Francs Cfa, ils sont ramenés en heure de pointe à 100 Francs Cfa.

Tab. 1 – Effectifs de véhicules de transport collectif privés et publics

	<i>Cars rapides</i>	<i>Ndiaga Ndiaye</i>	Taxis urbains	Taxis de banlieue	Autobus DDD
Effectif officiel 2003	> 1800*	> 1500*	12478**	45***	140

\* Les données concernant ces véhicules sont disparates. Tout en sachant que de nombreux cars peuvent ne pas être déclarés, nous avons repris le chiffre officiel des véhicules enregistrés à la DTT (supérieur à 3300 unités).

\*\* Le chiffre retenu dépasse 12000 unités: il se peut qu'il comptabilise des véhicules qui ne fonctionnent plus, le nettoyage des fichiers d'enregistrement n'étant pas systématique.

\*\*\* D'après un fonctionnaire, une très grande partie des taxis de banlieue n'est pas immatriculée: ils seraient au moins 3000.

Source: Direction des Transports Terrestres, 2003.

Les masses populaires, plus proches des acteurs du privé, se retrouvent dans le fonctionnement du système fait de négociation et de marchandage. Les couches favorisées, elles, affichent leur mépris quand les moyens le leur permettent ou s'en accommodent comme un mal nécessaire. La réaction la plus manifeste est la tendance à la motorisation individuelle pour se libérer de l'emprise du système collectif. Les voitures particulières constituent 80 % du parc automobile à Dakar et 50 % d'entre elles appartiennent aux ménages des quartiers résidentiels [SYSCOM, 2001]. Dans ces zones, le taux de motorisation est de 106 pour 1000 habitants contre une moyenne régionale de 20. 60 % des automobiles ont été achetées il y a moins de 5 ans, soit au plus fort de la crise du système public de transport (fin des années quatre-vingt-dix).

La distinction centre – périphérie ainsi que la césure entre les possesseurs de voitures particulières et les autres renforcent la place de l'offre artisanale privée de transport collectif et le processus permanent de négociation des réglementations et contraintes. Les espaces où elle se propage s'en trouvent agrandis, sans que les autorités de l'État ni les pouvoirs décentralisés locaux ne puissent réguler l'existence et le fonctionnement des lieux où est produit ce type de transport.

### **Bas-côtés et chaussées: arrêts et terminaux de transport**

Le dynamisme du secteur artisanal traduit un rapport particulier à l'autorité, à la règle édictée, à l'espace public. M. Coralli [2001] avance l'idée que ce dernier appartient à ceux qui en usent et qu'en aucun cas son rôle et les règles de son utilisation sont prédéterminés par une quelconque autorité. L'essor du libre entrepreneuriat dans le transport de personnes pose la question de l'adéquation

entre le fonctionnement collectif des sociétés et la confiscation de l'espace à des fins particulières.

### *Le minibus sur le trottoir*

L'occupation de l'espace par le transport artisanal prend plusieurs formes. La première qui a servi de légitimation pour négocier sa reconnaissance et son insertion dans le système est son développement sur les marges de l'aire de desserte du service public. Profitant de l'extension de l'habitat vers la périphérie, des têtes de lignes sont mises en place dans les nouveaux quartiers pour capter les «laissés pour compte». La deuxième forme est la concurrence portée au service public sur son propre réseau. À l'heure actuelle, toutes les gares de *Dakar Dem Dikk*, à proximité des pôles de convergence d'usagers (marchés, structures sanitaires et services administratifs), sont doublées d'une tête de ligne de transport collectif artisanal, essentiellement de *ndiaga ndiaye* et de taxis de banlieue. La troisième est la mise en service de lignes nouvelles contournant les points de congestion de la circulation et permettant des gains de temps substantiels pour accéder au centre de Dakar.

Pour s'approcher au plus près de la clientèle, le transport privé choisit les points stratégiques de l'espace urbain pour constituer un arrêt remarquable: à un carrefour de voies importantes, au cœur d'une zone d'activités ou d'habitat où un emplacement vide peut accueillir un terminal de lignes, le long d'un axe majeur. Dans l'espace concerné, l'installation prend différents visages. Quand il s'agit d'un simple arrêt de minibus, les chauffeurs se garent sur le trottoir ou stoppent sur la chaussée et prennent les clients qui attendent une correspondance ou qui habitent dans les quartiers environnants. L'absence de trottoirs sur de nombreux axes de l'agglomération, mettant directement en contact la voie bitumée et les bas-côtés sableux, rend aisé le stationnement rapide d'un véhicule de transport. Pour les terminaux de lignes, soit les chauffeurs envahissent un espace vacant aménagé par l'autorité publique et utilisé pour le transport par les professionnels: une encoche sur la voie destinée aux bus de *Dakar Dem Dikk*, un rond-point ombragé, une place de quartier, des trottoirs de grande largeur; soit ils occupent un espace privé dont le propriétaire, moyennant accord, accepte que les véhicules s'y garent: la station-service est un des meilleurs emplacements trouvés par les chauffeurs.

Ces espaces s'inscrivent tous dans une trajectoire de changement similaire: créés au gré des relations entre clients et chauffeurs ou apprentis (nom donné au receveur opérant à bord des véhicules), ils se transforment au fil du temps en gares disposant d'un lieu reconnu et d'une gestion collective. Selon S.M. Seck [2003], les grandes gares dakaroises ont toutes été ouvertes par des opérateurs privés, dans un lieu libre d'occupation, et sont devenues par la suite officielles, gérées en accord avec les collectivités locales. L'ensemble des sites de transport peut-il ainsi évoluer et ouvrir la voie à une reconnaissance générale? L'enjeu n'est pas mince pour l'État, les collectivités locales et les professionnels.

L'État retient le principe de la gestion du site par un opérateur privé qui passe contrat avec le concédant, les villes en l'occurrence, pour des espaces que les pouvoirs publics ne prennent plus en charge. Sont concernées les deux gares urbaines du centre-ville de Dakar, Petersen et Lat Dior, gérées par la Société Africaine de Gestion et de Stationnement (SAGES); ce mode de gestion doit s'étendre à deux autres gares, celle d'un grand quartier périphérique, Parcelles Assainies, et la nouvelle gare interurbaine prévue à Pikine [Agence POPESCO, 2001]. Pour les sites de moindre importance, les communes d'arrondissement (échelon inférieur des collectivités locales urbaines) revendiquent, aux dépens des villes (Dakar, Pikine, Guédiawaye) qui encaissent les taxes de stationnement, la mainmise sur des espaces considérés comme partie prenante de leur territoire. Pour elles, cela peut revenir à reconnaître la dynamique du transport privé et les emplacements des arrêts et garages considérés comme informels, c'est-à-dire à engager des négociations avec les chauffeurs et les rabatteurs.

Dans la majorité des sites, terminaux et arrêts, l'enjeu pour les professionnels est autre: il s'agit de préserver l'activité sans être trop imposé. L'ensemble des véhicules de transport collectifs ou individuels paie ainsi une taxe de stationnement mensuelle à la commune de résidence du propriétaire. Les grands transporteurs, eux, procèdent autrement: chaque année, ils se rendent eux-mêmes dans les perceptions municipales négocier le montant des taxes à payer, ce qui laisse la porte ouverte au développement de pratiques illicites garantissant leurs intérêts.

L'opacité des relations entre autorité publique et secteur privé, les conflits entre collectivités locales profitent à l'offre artisanale de transport. La dispersion des sites se développe à l'écart de toute logique d'officialisation et de fiscalisation. Les professionnels bénéficient du flou qui entoure l'existence de ces sites dont certains pourraient être regroupés, voire supprimés, si une politique d'harmonisation des arrêts de transport était promue.

### *Espaces de transport, espaces de vie*

Les processus de discriminations socio-économiques à l'œuvre au Sénégal sont accentués par la politique d'ajustement structurel, menée depuis 1980 [Duruflé, 1988 et 1994], et par la déliquescence des interventions de l'État central. Les Sénégalais se raccrochent aux quelques possibilités de ressources à leur disposition. Le transport collectif privé est un des secteurs créateurs d'emplois et de réinsertion de nombre de « déflatés » et de retraités (par exemple, les ex-chauffeurs de la compagnie publique de transport ou d'anciens fonctionnaires). En 1999, à Dakar et à Pikine, on estimait que 53 000 emplois directs et indirects étaient liés au transport [Lombard et Ninot, 2002].

La dynamique du secteur transforme la fonction attachée à chaque véhicule, à savoir déplacer des personnes d'un bout à l'autre de l'espace urbain. Il ne s'agit pas d'assurer un service mais de faire de l'outil une source de revenus pour de multiples intervenants, dans et hors du lieu de transport. À partir du site, s'enclenche un processus de prélèvement généralisé sur l'activité (en wolof,



*kaar bi dafa yaatu gannaaw*, littéralement *le car a un dos large*, sur lequel on peut prélever). L'apport en ressources pour les finances publiques, tant nationales que locales, est constitué par les recettes fiscales directes et indirectes et les contraventions de police. Dans l'économie domestique, la capacité de redistribution est réelle. Les recettes forfaitaires journalières versées au transporteur varient de 15000 à 18000 FCfa pour un minibus, de 8000 à 10000 pour un taxi urbain et de 2500 à 3000 pour un taxi de banlieue<sup>10</sup>. Le salaire mensuel du premier chauffeur est de l'ordre de 20000 à 40000 FCfa. L'apprenti reçoit en fin de journée l'équivalent de 3000 FCfa, le second chauffeur qui remplace le titulaire 5000 FCfa la demi-journée. Selon le type de véhicule, chaque départ d'une tête de ligne rapporte aux rabatteurs de 100 à 500 FCfa. Le péage de police revient entre 200 et 1000 FCfa par jour. Viennent ensuite, dans les sites mêmes ou à proximité, tous les métiers de service liés au transport: changeurs de monnaie, rabatteurs en second, laveurs de véhicules<sup>11</sup>. Les frais d'entretien courant, pour un parc de minibus dont plus de 90 % des véhicules sont âgés d'au moins 10 ans [Ministère de l'Équipement et des Transports, 2002], font vivre un grand nombre de réparateurs en mécanique, électricité, vulcanisation, soudure métallique, tôlerie, ainsi que la multitude de revendeurs de pièces détachées d'occasion. 51 % des mécaniciens qui ont été recensés à Guédiawaye ont pour principaux clients les chauffeurs de taxis de banlieue [Kamara, 1997].

La reconnaissance des sites de transport collectif à Dakar est difficile tant l'activité est multiple et génératrice de revenus pour un grand nombre de personnes. Ces espaces publics deviennent l'enjeu d'une compétition acharnée entre différents groupes sociaux, en même temps qu'ils accueillent des gens venus chercher une occasion de revenus.

### L'espace des «*coxeurs*»

L'exemple donné dans les gares routières par les *coxeurs*<sup>12</sup> démontre combien les espaces de transport de la capitale sont le réceptacle de multiples catégories de populations.

#### *Intermédiaire ou « saay saay »<sup>13</sup>?*

Au départ, dans les gares routières interurbaines, les *coxeurs* étaient des chauffeurs malades ou sans véhicule qui s'occupaient de diriger la clientèle vers

10. «Le «dos» du car rapide» n'est cependant pas aussi large que chacun le voudrait. Les ressources retirées de l'activité de transport ne sont pas identiques pour tout le monde. Parmi les propriétaires, on doit distinguer entre les opérateurs qui arrivent à renouveler leur parc régulièrement, même avec des cars ou des taxis d'occasion, et ceux qui survivent: ces derniers, souvent anciens chauffeurs devenus propriétaires, ont des difficultés à faire rouler leur véhicule; les rentrées d'argent quotidiennes servant d'abord à entretenir la famille. La précarité de ce type de propriétaires se traduit par un service de transport médiocre mais ne dissuade pas les nouveaux entrants de tenter leur chance.

11. *Le Matin* [7 septembre 2000].

12. Rabatteur. Pour l'origine du mot, voir [Hazemann, 1992].

13. En wolof, voyou, crapule.

les voitures en attente. Au même titre que les actifs, ils servaient le transport et son organisation, en fluidifiant l'accès aux véhicules. En contrepartie, ils touchaient un mandat prélevé sur la somme versée à chaque départ de véhicule et destinée à alimenter la caisse de solidarité – ou *bassang gi* en wolof – qui est gérée par le regroupement des chauffeurs du site. Ce fonctionnement collectif persiste dans les gares où existent des organisations de chauffeurs. Avec l'impasse économique et sociale des années quatre-vingt et quatre-vingt-dix dans laquelle est entré le Sénégal, de nombreux jeunes, oisifs, extérieurs au monde des transports mais habitant les quartiers environnants, ont envahi les rues, les arrêts et les terminaux, en revendiquant leur place dans le système et en contribuant, par le rabattement inopiné de la clientèle sur les cars de passage, à la naissance de certains sites.

Selon X. Godard [2002b: 667], les *coxeurs* s'adonnent à «...des pratiques semi-maffieuses...», ponctionnant l'argent du transport sur les apprentis des minibus, sans fournir un service de qualité. Désœuvrés, impolis et roublards, fumeurs de drogues, voire voleurs et dangereux, tous les qualificatifs y passent pour présenter dans la presse cette population [*Le Soleil*, 3 mars 1988]. Les *coxeurs* représentent cependant beaucoup plus dans le système de transport: leur fonction de rabattement est utile aux nombreux minibus en quête de clients, leur rôle d'informateur, dans un système où l'affichage est quasi inexistant, est fondamental; ils correspondent à une nécessité dans une société où plus de la moitié de la population ne sait pas lire le français, encore moins le *wolof* (la langue nationale la plus parlée). L'intermédiation, fonction dont les *coxeurs* sont les parfaits représentants, est une valeur de la société sénégalaise qui, pour une cérémonie religieuse, une démarche administrative, une requête quelconque, use et abuse des services des uns et des autres, notamment de populations dépendantes ou au service de gens aisés et considérés. «Coxer» appartient à ces métiers de «l'entre-deux» sans lesquels les transports sénégalais ne fonctionnent pas.

#### ***Les coxeurs de Grand Yoff [Salliot, 2003, p. 44]***

La gare de Grand Yoff abrite plusieurs cohortes de *coxeurs*. Ceux du GIE *Sutura* travaillent sur les deux arrêts régulant les passages à destination de Piki-ne. Ils disposent d'une organisation indépendante en raison d'une implantation pionnière sur le site. Au gré de leurs expériences qui visent l'amélioration de leurs revenus et la reconnaissance de leur activité, ils se révèlent dotés d'une forte capacité d'entraînement pour les autres rabatteurs qui, sans être affiliés au GIE *Sutura*, travaillent sur la plate-forme sous le couvert de ce dernier.

Le GIE comprend quarante *coxeurs*, organisés en deux brigades. Chaque matin, ils se répartissent le travail de la journée, sous l'égide du chef de section qui détermine les ordres de passage. Le *coxeur* attend son tour, «coxe» sur cinq cars, reçoit des mandats de la part des receveurs et dispose d'une heure pour se reposer. Il rend compte au chef de section d'un éventuel départ ou d'une course qui l'amène à s'éloigner du garage. Les *coxeurs* savent qu'il vaut mieux rester sur place, puisque l'importance du trafic peut, à certains

moments de la journée, réduire le temps d'attente entre deux tours. S'il s'avère que le *coxeur* s'est déplacé et qu'il se présente en retard sur l'horaire prévu, il doit verser à la caisse une amende avoisinant les 200 FCfa. La brigade B, qui accueille les membres les plus turbulents du regroupement, dispose d'un règlement particulier qui voit le contrevenant, lors d'une bagarre, écoper de 10 jours de mise à pied. En cas de vol, de consommation ou de trafic de drogues, il est définitivement radié. Le GIE a intégré des jeunes, surnommés *raguadierou*: ces « sous - *coxeurs* », au nombre d'une vingtaine, travaillent à tour de rôle en lieu et place du *coxeur* attitré. L'apprenti, une fois le car rempli, verse 200 FCfa au *raguadierou*. Celui-ci les remet au *coxeur* qui, en retour, lui redonne 100 FCfa.

Depuis deux à trois ans, a été mis en place le système du salaire mensuel (avec l'appui de l'ONG Enda Graf<sup>14</sup>). Comme pour de nombreux groupements, la caisse du GIE a un caractère social (soutien financier apporté, lors d'un baptême ou d'un décès, aux membres du GIE); elle offre l'opportunité de réaliser des projets générateurs de revenus complémentaires et de concrétiser une aspiration à la mobilité sociale.

### *L'insertion dans les sites de transport: un gage d'avenir?*

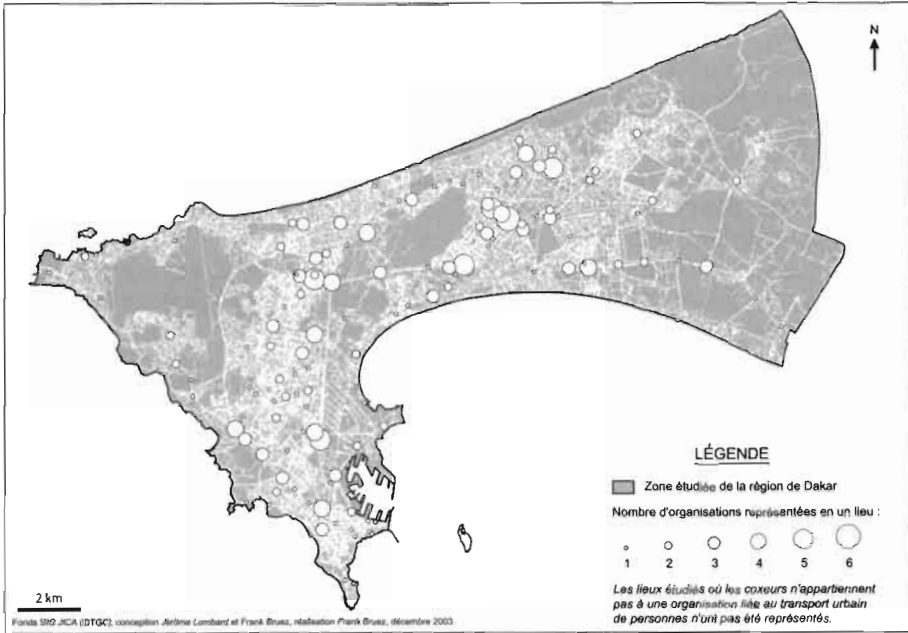
Le nombre d'emplois occupés par les *coxeurs*, et recensé lors des enquêtes, est élevé (environ 800). Les sites où ils sont le plus présents sont implantés dans les quartiers populaires et en banlieue où la clientèle est importante, constante, et où la demande d'emplois et de revenus, même minimes, est élevée. Le sud de la presqu'île rassemble trois des grands sites de *coxeurs*, dans les gares routières de Colobane, Petersen et Lat Dior, où affluent chaque jour des dizaines de milliers de personnes venues travailler au Plateau ou dans sa proche périphérie. À partir d'une dizaine de *coxeurs*, le site devient permanent et demande la présence d'au moins deux brigades (une le matin et une l'après-midi).

Les *coxeurs* appartiennent à des regroupements professionnels, soit de chauffeurs, soit de rabatteurs. Il existe des sites où ils sont libres et sans appartenance à une quelconque organisation. Les regroupements de *coxeurs* « purs » sont présents sur les grands axes routiers de l'agglomération, alors que ceux de chauffeurs disposant de leurs propres rabatteurs sont dispersés dans l'espace urbain. Ces derniers se sont imposés dans Dakar depuis plusieurs décennies, dans les villages traditionnels de la presqu'île, dans les grandes gares routières, aux stations de taxis, près des hôtels; ailleurs, ils laissent la place aux regroupements de *coxeurs*, dans les carrefours et sur les axes principaux (où n'existaient pas d'arrêts lorsque seule la SOTRAC acheminait les usagers).

Le processus de regroupement varie selon que les uns ou les autres dominent le site. À la différence des chauffeurs ou des transporteurs qui se déplacent et ne dépendent pas d'un seul lieu, les *coxeurs* se regroupent une fois qu'ils sont présents sur le site (même si une organisation de chauffeurs existe déjà), qu'ils en ont pris possession et partagent le quotidien du transport. Le regroupement cor-

14. ENDA: Environnement et Développement; GRAF: Groupement de Recherches Actions Formatives.

Fig. 2 – Localisation des coxeurs...



respond à une prise de pouvoir sur un territoire, le lieu en question (comme on peut le voir dans d'autres villes, à Abidjan par exemple), et permet la reconnaissance des jeunes qui ne sont pas originaires du quartier (d'où la multiplication dans certains sites des organisations, voir fig. 2). L'appartenance au groupe est le sésame pour être assimilé à une dynamique positive. Au cours des enquêtes, les *coxeurs* n'ont pas hésité à dire qu'ils étaient sérieux, en train d'être « ...remis sur le bon chemin... » et que leur métier actuel les aidait à intégrer la société. Dans ce monde du transport où la compétition entre acteurs fait rage, s'imposer sur un territoire se traduit aussi par la mainmise sur la ressource monétaire que représente le passage des véhicules. Les *coxeurs* du GIE repéré à Grand Yoff gagneraient près de 80 000 francs Cfa par mois et par personne, soit le double de certains chauffeurs qui stationnent dans la même gare.

De hauts fonctionnaires et cadres d'institutions internationales n'hésitent pas à affirmer que les pratiques populaires (caisses de solidarité, «coxage») doivent disparaître si le système de transport est modernisé. Ils se situent dans une posture classique qui considère la formalisation comme une évolution irremplaçable et nécessaire. Ils n'admettent pas que formalisation et informalisation réfèrent à une vision inadaptée d'un même système économique, libéral et clientéliste, et que tant que les politiques et réglementations instituent des barrières, supposées étanches, entre un groupe d'activités et d'individus et un autre, elles alimentent l'exclusion et le recours à des pratiques que l'on qualifie d'informelles [Sassen,

1999]. Or, selon J. Lombard [2003], pour fonder à Dakar un système de transport urbain viable et rénover les concepts de participation et de politique, il semble qu'il faille faire avec de telles pratiques<sup>15</sup>.

### Géographie du transport collectif privé

Dans l'espace habité, la dispersion des lieux du transport caractérise un système de transport collectif privé efficace alors que le transport public peine à redémarrer (seulement 5 % des déplacements selon l'agence POPESCO, 2001). Les vertus dont le premier est paré n'empêchent pas de s'interroger sur la qualité de la desserte qu'il propose: l'ensemble des zones d'habitat est-il couvert par ce type de transport? La localisation de la résidence dans une zone d'habitat particulière impose-t-elle le recours à la marche à pied et à un type de véhicule? En d'autres termes, la ségrégation spatiale par les transports n'est-elle pas croissante alors que le transport privé dispose de tout l'espace urbain pour offrir un service au public?

#### *Détour méthodologique*

Pour analyser les lieux du transport privé à Dakar et les interactions spatiales qu'il génère, nous avons collecté les informations en suivant deux démarches. Concernant les lieux, une double enquête a été effectuée en mai 2002 et mars 2003 dans les trois villes de Dakar, Pikine et Guédiawaye: d'une part, en observant, dans chaque lieu, les modes le desservant, les véhicules automobiles le traversant ou en attente, les localisations des arrêts dans le site; d'autre part, en interrogeant les professionnels présents, chauffeurs et rabatteurs, sur la fréquence de passage des véhicules, sur les périodes de pointe, sur l'existence d'organisations en charge du site. Dans un deuxième temps, un système d'information géographique (SIG) sur les lieux du transport urbain de personnes a été réalisé. Ce SIG permet de rendre compte de l'évolution du système et des pratiques en cours. Il replace l'observation et l'analyse des espaces au cœur du processus de recherche et donne à la localisation des points une dimension majeure (échelle de l'aire, effets de réseaux) [Dandoy, 1989]. Cet outil ouvre des perspectives de compréhension nouvelles, rendues inévitables par l'évolution du transport artisanal. Il rend possible l'appropriation, par les cadres et les techniciens de l'aménagement, des dynamiques de l'espace urbain.

---

15. Sur cette question, le débat au dernier séminaire SITRASS de Dakar (22-24 mars 2004) a fait rage: faut-il légaliser les regroupements de *coxeurs* ou les faire disparaître? Par extension, la question se pose pour toutes les organisations et pratiques populaires, inhérentes au transport de personnes dans les villes africaines, et qui se sont largement imposées depuis plusieurs décennies.

### ***Le SIG sur les lieux du transport de personnes dans l'agglomération de Dakar***

Lors de l'élaboration de l'enquête sur les lieux, il est apparu essentiel de développer un système d'analyses multicritères et spatiales des informations obtenues sur le terrain. Les observations ont été réparties en trois ensembles:

- les lieux en tant qu'entité géographique et leur environnement;
- les modes, types et flux de transport de personnes présents dans chaque lieu;
- l'organisation de la gestion du service de transport proposé pour chaque lieu.

De la sélection des objets et de leurs liens à analyser pour l'étude des lieux du transport de personnes, découle la structure relationnelle du système de gestion de bases de données (SGBD).

La constitution du SIG nécessite l'acquisition d'une représentation de l'espace étudié. Au fonds cartographique existant, provenant de la DTGC<sup>16</sup> et répertoriant l'occupation de l'espace de l'agglomération et la structure viaire de Dakar, le logiciel d'analyse spatiale SAVANE a permis d'ajouter deux nouvelles couches de données géographiques: sites et arrêts de transport. Le choix d'un même identifiant pour tout site généré dans le logiciel d'analyse spatiale, et répertorié dans le SGBD (il en est de même pour les arrêts), donne la possibilité d'établir des relations entre les données des différentes bases. L'analyse statistique et spatiale, pour chaque objet et lien entre objets, devient aisée et rapide.

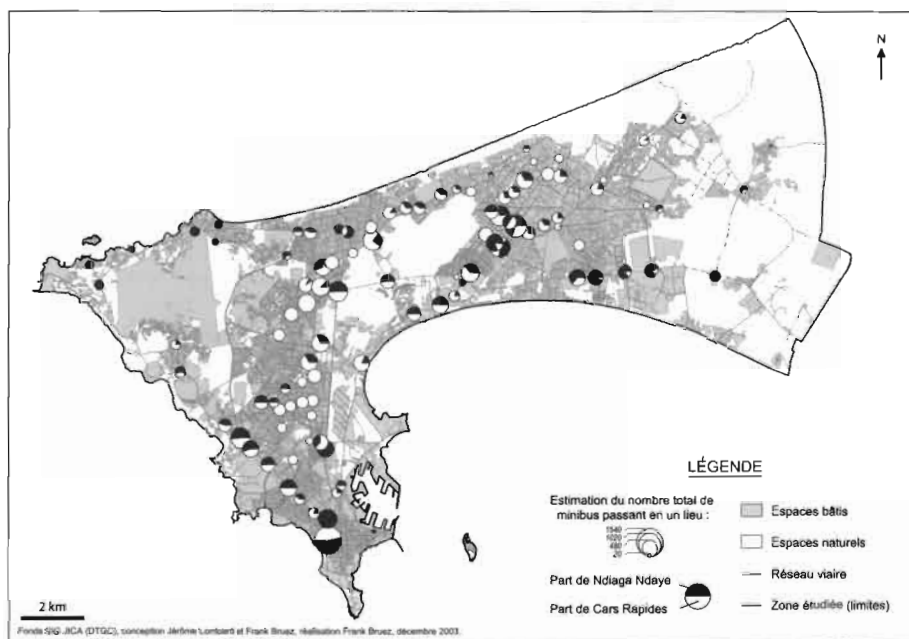
### *L'offre dans les lieux du transport collectif privé*

La logique linéaire du réseau de transport artisanal l'emporte sur toute autre organisation spatiale. Les sites sont concentrés sur les grands axes routiers en provenance du nord et du nord-est de la capitale (les villes de Pikine et Guédiawaye) qui, tous, convergent vers le sud-ouest de la presqu'île (Dakar et quartier du Plateau).

La répartition des arrêts de minibus montre un fonctionnement différent selon le type de véhicules (fig. 3): les arrêts de *ndiaga ndiaye* sont situés sur les axes routiers majeurs alors que ceux des *cars rapides*, tout en respectant la logique d'axe, sont implantés sur les boulevards et avenues secondaires, à proximité des quartiers d'habitations (Pikine, Parcelles Assainies ou Grand Dakar). Les *ndiaga ndiaye* sont présents dans l'agglomération depuis moins de dix ans et ont démarré sur le créneau de la desserte rapide banlieue – centre. Ils peuvent être assimilés aux rames du Réseau Express Régional parisien dont les arrêts sont distants les uns des autres de plusieurs kilomètres; avec rapidité, ils transportent les passagers d'un point à l'autre du territoire de l'agglomération, des terminaux de banlieue à ceux du Plateau. L'implantation des *cars rapides* est plus ancienne (depuis l'après-guerre): ils desservent les quartiers d'habitat populaire en char-

16. DTGC: Direction des Travaux Géographiques et Cartographiques.

Fig. 3 – Desserte de l'agglomération de Dakar par les minibus



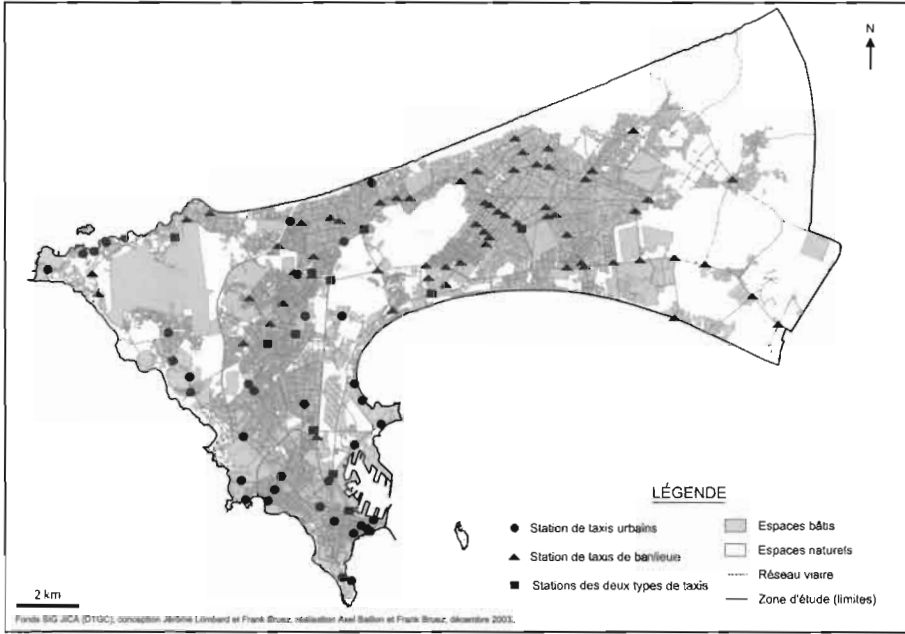
geant, tous les cent ou deux cents mètres, les clients allant au centre de Dakar (c'est une logique de métro). Désormais, les *ndiaga ndiaye* empruntent les itinéraires réservés aux *cars rapides*<sup>17</sup>. La compétition pour la clientèle et l'arrivée régulière de nouveaux entrants dans la profession exacerbent la concurrence entre véhicules et transforment le service de transport (qui avait ses règles) en course à l'argent (quels que soient l'axe, le véhicule et le chauffeur). La distinction entre les deux types de véhicules subsiste mais la compétition qui échappe au contrôle de l'autorité pourrait supprimer ce qui reste de l'ancien découpage de l'espace par les transports.

La carte suivante (fig. 4) donne les premières indications sur le processus de ségrégation spatiale opéré par les transports. Le document montre la répartition des terminaux de taxis dans l'espace: à Dakar, les taxis urbains (même s'ils peuvent circuler en banlieue au gré des demandes), à Pikine et Guédiawaye, les taxis de banlieue (qui ne peuvent se rendre au Plateau). À cette différenciation par le taxi correspond une ségrégation économique: les populations aisées, les cadres et classes moyennes supérieures habitent à Dakar (dans les cités planifiées SICAP<sup>18</sup>) et utilisent fréquemment les taxis urbains. Les stations sont localisées dans les «beaux quartiers», sur la façade ouest de la presqu'île et à

17. Les *cars rapides* commencent aussi à suivre des itinéraires qui leur étaient interdits par la réglementation.

18. Construites par la Société Immobilière du Cap-Vert.

Fig. 4 – Répartition spatiale des stations de taxis



proximité des zones de services: hôtels, ambassades, université, bureaux. Le taxi de banlieue, lui, est devenu un véritable transport de personnes et de marchandises: les populations payent un trajet cinquante ou cent francs quand le taxi urbain prend quatre ou cinq cents francs. Les stations sont situées dans les marchés, près des centres administratifs ou de services et des terminus de minibus: ils polarisent les quartiers populaires dont les rues sont sableuses et impropres à la circulation de ce type de véhicules.

### *Les disparités spatiales du transport collectif privé*

L'inégalité par le transport s'accroît dans l'agglomération de Dakar<sup>19</sup>. Habiter à distance des axes routiers ne rend pas l'accès au transport aisé. Dans les villes de banlieue, ainsi que dans les marges de la presqu'île et sur le front d'urbanisation, dès que l'on se situe à l'écart des axes routiers, la desserte en transports collectifs apparaît médiocre voire mauvaise [Godard, 2002b]. Sans voiture particulière, sans taxis de banlieue, difficile de sortir du quartier le matin ou dans la journée. La marche à pied représente un pis aller: d'une part, dans ces secteurs géographiques (zones d'urbanisation récente et quartiers traditionnels), habitent trois-quarts des ménages pauvres de l'agglomération qui ne peuvent

19. Dans le prolongement de cet article, l'équipe de l'IRD *Transports et Territoires au Sénégal* poursuit sa réflexion sur les zones d'habitat et d'activités à Dakar et sur les types de transports les desservant. Les premiers résultats démontrent la réalité croissante du processus de ségrégation spatiale dans l'agglomération dakaraise.



accéder au transport collectif [Diaz Olvera, 2002]; d'autre part, la marche limite le rayon d'action des personnes et les oblige à prendre un véhicule motorisé payant.

Le long des grands axes, la desserte est par contre jugée assez bonne à bonne et ouvre des possibilités de déplacement, selon différents modes et lieux de transport, plus grandes. Les secteurs concernés regroupent les habitats de standing, planifiés à l'occasion d'opérations immobilières, où la voiture individuelle s'est imposée, ainsi qu'une partie des quartiers populaires restructurés, datant de l'époque coloniale ou récents, où le transport collectif s'est amélioré. L'analyse fine de ces zones montre cependant que le recours successif à plusieurs types de véhicules (pour un seul déplacement) ou la marche à pied préliminaire, permettant d'accéder à l'axe principal, est fréquent et que l'éloignement de ce dernier renforce la difficulté d'accès au transport.

L'ensemble des figures donne une image d'un transport collectif privé performant: présent là où les gens habitent et travaillent, efficace pour transporter les populations selon le schéma de la migration pendulaire quotidienne. Cependant, la concentration des points de transport sur quelques axes est source d'interrogations: comment limiter la congestion dans les rues et dans les lieux d'embarquement de la clientèle, comment réduire l'enclavement de zones entières qui ne sont pas desservies par les minibus? Le zoom sur les stations de taxis démontre l'existence, dans l'agglomération, d'un processus de ségrégation spatiale et socio-économique qui favorise le choix de réponses locales, elles-mêmes porteuses de disparités, que la déficience de l'État en tant qu'autorité publique n'aide pas à réguler. X. Godard [2002b, p. 681] ne dit pas autre chose: «Les résultats de l'enquête [Syscom] révèlent un schéma très centré sur la mobilité de proximité à l'échelle du quartier d'habitation, reposant sur des déplacements de courte distance réalisés à pied. Ce schéma a des avantages, à condition que l'on trouve à proximité de son domicile les services dont on peut avoir besoin, ce qui n'est guère le cas: les questions de fond posées par ce schéma de mobilité résident alors dans l'accès limité des populations urbaines aux opportunités de la ville, qu'il s'agisse d'emplois, de services spécialisés ou de réseaux étendus de sociabilité».

## Conclusion

La libéralisation et la privatisation de l'économie, les restrictions budgétaires de l'État, la mauvaise gestion de la SOTRAC ont favorisé à Dakar le développement du transport collectif privé. La valorisation de l'entrepreneuriat d'affaires [Galand, 1994], l'érection de la figure du transporteur ainsi que l'attrait pour un secteur créateur d'emplois confortent sa présence dans l'ensemble du tissu urbain. Le dynamisme affiché par le transport collectif privé, mais aussi l'état de dégradation avancée du parc ainsi que le peu de cas qui est fait des règles de conduite et des conditions minimales de sécurité, légitiment le processus de négociation de l'autorité publique par les transporteurs. Dans les rues, sur les grands axes, hormis les forces de l'ordre avec lesquelles les professionnels par-

lementent, l'État est absent. Dans les sites de transport, son implication est mise en question par les professionnels: «qu'il nous laisse gérer nous-mêmes les gares routières, les transporteurs peuvent le faire, pas besoin de faire appel à des sociétés privées de gestion»<sup>20</sup>. Ce qui est dit pour les grandes gares est encore plus vrai pour les simples arrêts et terminaux de lignes, disséminés dans toute l'agglomération, et dont l'existence ne doit pas grand chose à l'État.

L'opération de renouvellement des minibus qui s'accompagne d'un projet de concession de lignes à des groupements de transporteurs peut contribuer à rationaliser le système de transport et à organiser le réseau d'arrêts et terminaux, pris en charge par les professionnels eux-mêmes. Cependant, l'entrée régulière de nouveaux entrants, la demande des usagers, dans les zones d'habitat récent comme dans les quartiers denses, n'augurent pas un système équilibré et régulé, ni un meilleur aménagement de l'espace. La prise en compte des questions de transport dans la planification urbaine publique, si n'est pas mise en œuvre une politique de déconcentration des activités économiques<sup>21</sup>, ne supprimera pas cette aberration dont profite le transport collectif privé: le plus grand ensemble urbain du Sénégal, Pikine et Guédiawaye, n'est qu'une périphérie du centre, sans équipements et peu attractive.

Différentes questions restent en suspens: au nom de quelle autorité, l'État peut-il réguler et réglementer le système de transport: celle des intérêts privés qui l'ont confisqué ou celle de l'intérêt général supposé respectueux de l'espace et du transport publics? Doit-on ouvrir la démocratisation politique au champ social et économique et ne plus considérer les acteurs privés du transport comme des marginaux? La construction urbaine à Dakar renforce-t-elle l'atomisation à risques de la ville en une infinité de lieux autonomes, selon l'expression de T. Diaw [2001]? Telles sont quelques unes des interrogations vers lesquelles doit aller le débat sénégalais sur la démocratie et la citoyenneté.

## BIBLIOGRAPHIE

- AGENCE POPESCO – CDCI [2001], *Programme prioritaire d'aménagement d'infrastructures de transport urbain – Agglomération de Dakar*, Dakar, CETUD, Rapport final – phase 1, 133 p. + annexes.
- BLUNDO G. [2001], «Négociant l'État au quotidien: agents d'affaires, courtiers et rabatteurs dans les interstices de l'administration sénégalaise», *Autrepart*, n° 20, p. 75-90.
- BUNET R., FERRAS R., THERY H. (1992), *Les mots de la géographie*, Montpellier-Paris, Reclus-La Documentation Française, 518 p.

20. D'après le Secrétaire général d'une des trois fédérations de transporteurs (entretien du 28 avril 2002).

21. Comme il était annoncé en 2001 dans le Plan Directeur d'Urbanisme de la région de Dakar: «...[favoriser] la création d'une structure équilibrée qui intègre les trois pôles de développement de la région que sont Pikine, Dakar et Rufisque, en affirmant la vocation décentralisée dévolue à Pikine» [Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, 2001, p. 4].

- CORALLI M. [2001], *Espace public et urbanité. Le cas de Koungheul au Sénégal*, Paris, L'Harmattan, 108 p.
- CROUSSE B., LE BRIS E., LE ROY E. [1986], *Espaces disputés en Afrique noire. Pratiques foncières locales*, Paris, Karthala, 428 p.
- DAHOU T. [2002], «Déculturaliser la corruption», *Les Temps Modernes*, n° 620-621, p. 289-311.
- DANDOUY G. [1989], « Du terroir au système d'information géographique ou de l'enrichissement de la "boîte à outils" du géographe », in B. Antheaume et alii, *Tropiques – lieux et liens*, Paris, Orstom, p. 111-116.
- DIAW T. [2001], «Dakar, espace rural – urbain, territoires à reconquérir!», *Quotidien Le Soleil*, 10-11 mars.
- DIAZ OLVERA L. [2002], *Mobilités quotidiennes et pauvreté. Méthodologie et résultats (EMT-SU Dakar)*, Lyon, Association ARTUR, Rapport pour le CETUD, 84 p.
- DIOUF I. [2002], «C comme Car rapide ou les tentatives d'intégration du transport artisanal», in X. Godard, *Les transports et la ville au sud du Sahara*, Paris, Karthala-INRETS, p. 43-56.
- DURUFLÉ G. [1988], *L'ajustement structurel en Afrique. Sénégal, Côte d'Ivoire, Madagascar*, Paris, Karthala, 205 p.
- DURUFLÉ G. [1994], *Le Sénégal peut-il sortir de la crise?*, Paris, Karthala, 220 p.
- GALAND P. [1994], «Entreprendre au Sénégal après la dévaluation», *Politique Africaine*, n° 56, p. 41-54.
- GODARD X [2002a], «D comme Dakar ou le bilan mitigé d'une ville pilote», in X. Godard, *Les transports et la ville au sud du Sahara*, Paris, Karthala-INRETS, p. 57-72.
- GODARD X. [2002b], «Les transports de Dakar: vers une intégration lente», in M. C. Diop, *La société sénégalaise entre le local et le global*, Paris, Karthala, p. 657-685.
- HAZEMANN Y. [1992], « Routes et routiers du Sénégal au XX<sup>e</sup> siècle: les sources de l'histoire des transports », in H. d'Almeida-Topor, Ch. Chanson-Jabeur et M. Lakhroum, *Les transports en Afrique, XIX-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, L'Harmattan, p. 210-221.
- KAMARA B. [1997], *Les taxis de banlieue, une composante du transport intermodal à Dakar: exemple de Guédiawaye (Sénégal)*, mémoire de maîtrise, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Département de Géographie, 140 p.
- TRICART J., KAYSER B. [1957], « Rail et route au Sénégal », *Annales de Géographie*, n° 356, p. 328-350.
- LOMBARD J. [2003], «Sénégal: des dérives du système de transports à la catastrophe du Joola», *Afrique Contemporaine*, n° 207, automne, p. 165-184.
- LOMBARD J., NINOT O. [2002], « Impasses et défis dans le transport routier », in M.C. Diop, *La société sénégalaise entre le local et le global*, Paris, Karthala, p. 109-162.
- MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS [2002], *Mémento des transports terrestres du Sénégal*, Dakar, Direction des Transports Terrestres, 182 p.
- MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DU PLAN [1999], *Situation économique et sociale du Sénégal. Édition 1998*, Dakar, Direction de la Prévision et de la Statistique, 347 p.
- MINISTÈRE DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE [2001], *Plan Directeur d'Urbanisme de la région de Dakar, horizon 2025-Bilan du PDU de Dakar 2001*, Dakar, Rapport provisoire, 24 p.
- NDIAYE M. [1996], *L'éthique ceddo et la société d'accaparement ou les conduites culturelles des Sénégalais d'aujourd'hui*, Dakar, Presses Universitaires de Dakar, t. 1, 416 p.
- SAKHO P. [2000], «Interdépendances et mécanismes de régulation et de réajustement dans les systèmes de transport urbain à Dakar», *Espaces et Sociétés. Revue de Géographie de Saint-Louis*, n° 1, p. 66-79.

- SALLIOT E. [2003], *De l'analyse d'un dispositif local de transport à la formulation d'une stratégie collective de changement: itinéraire d'une recherche action*, Paris, IEDES, rapport de stage, 103 p. + bibliographie et annexes.
- SARR M. [1999], *Mobilité et système de transport dans l'agglomération urbaine dakaroise: cas de la ville de Pikine*, mémoire de maîtrise, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Département de Géographie, 76 p.
- SASSEN S. [1999], «La métropole: site stratégique et nouvelle frontière», *Cultures et Conflits*, n° 33-34.
- SECK S.M. [2003], *Stratégies et productions spatiales du transport collectif à Dakar*, mémoire de DEA, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Département de Géographie, 62 p.
- SYSCOM [2001], *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar (EMTSU 2000)*, Dakar, CETUD, Rapport d'analyse, 201 p.

### **Presse**

- «Les coxeurs ont quarante ans», *Le Soleil*, 3 mars 1988.
- «Profession: laveur de voitures – Une porte d'entrée dans la vie active», *Le Matin*, 7 septembre 2000.
- «Masla et interventions: des obstacles à toute sanction», *Sud Quotidien*, 18 décembre 2001.



Chaque espace libre du rond-point de Colobane à Dakar est occupé par des véhicules servant au transport de passagers: minibus urbains ou interurbains, taxis-compteur, taxis clandestins... (J. Lombard, 2002).



«Cars rapides» et taxis en site propre sur une avenue de Dakar: une solution pour éviter les encombrements (J. Lombard, 2002).



Des minibus spécialisés dans la desserte régionale entrent dans la gare interurbaine de Colobane à Dakar. Des taxis stationnés dans la station-service voisine attendent les clients (J. Lombard, 2002).



À la gare routière de Rufisque (région de Dakar), les minibus de transport urbain sont en attente. Leur état de dégradation avancée n'augure pas un transport de qualité (J. Lombard, 2002).