

Impasses et défis dans le transport routier

Jérôme LOMBARD et Olivier NINOT

Dans son rapport au Conseil économique et social (Fraud, 1999), la Commission des transports, des télécommunications et du tourisme présente le transport comme nécessaire (sinon indispensable) à l'enrichissement général et à la modernisation du pays, diversifié et adapté aux besoins des usagers¹. Ce texte est, en fait, révélateur des enjeux soulevés par cette activité qui a pris de l'importance dans l'économie et la société sénégalaises. Il invite à s'interroger sur le véritable dynamisme du transport et sur sa relation avec le développement : si une partie de la population vit ou survit par le transport, pour autant celui-ci impulse-t-il un décollage économique et social dans le pays ?

Deux raisons poussent à développer cette introspection au cœur des transports sénégalais. La première tient à la part qu'ils occupent dans l'économie et la vie sociale du pays. Dans la décennie 1990, le secteur des transports contribue au PIB national à hauteur d'environ 10 %, soit une part supérieure à celle de l'agriculture (9,9 % en 1996) et légèrement inférieure à celle de l'industrie (12,5 % en 1996)². Comme ailleurs dans le monde³, les transports terrestres routiers sont devenus prédominants au Sénégal pour l'acheminement des personnes et des biens. Avec un parc estimé à 150 000 véhicules en 1997 (près de 100 000 véhicules en 2000

1. Dans le rapport au CES établi par le directeur de la société SDV (groupe Bolloré) au Sénégal, le passage sur le mode de transport hippomobile montre que la mondialisation des transports ne saurait faire l'impasse sur les moyens de déplacement populaires.

2. Cf. Ministère de l'Équipement et des Transports (1998).

3. « ... The developing countries are in many cases experiencing motorization rates of over 10 percent per year, doubling the number of vehicles every 7 years... There is much stronger relationship between transportation facilities and land use than in developed countries... ». Cf. Gakenheimer (1997).

sur la région de Dakar⁴) et un réseau routier de plus de 14 500 km, le Sénégal fait partie des pays les mieux équipés d'Afrique de l'Ouest. Répondant au souci de l'État de consolider sa présence dans les limites du pays, le maillage routier couvre l'ensemble du territoire habité et joint les bourgades les plus éloignées de la capitale. Des professionnels ont investi dans le secteur et se sont enrichis. C'est d'abord le cas de quelques familles d'origine libanaise qui, avant l'indépendance, ont démarré dans le transport et qui, depuis, ont poursuivi au point de devenir aujourd'hui de véritables patrons dans le secteur (les familles Khoury et Layousse). Ensuite, des Sénégalais doivent leur célébrité à leur réussite dans cette branche d'activité : ils ont pour nom Abdou Karim Fall, Ndiaga Ndiaye, Mbaye Mané Mboup, etc.

La deuxième raison tient au fait qu'à tous les niveaux, et en dépit de son importance dans l'économie du pays, le transport est dans une phase de dégradation (infrastructures, parc de véhicules, chemin de fer et exploitation, services offerts). Le transport routier peine à se régénérer et à offrir un service de qualité, tant pour les personnes que pour les marchandises. Les infrastructures de communication sont aujourd'hui en piteux état. Dans l'ensemble des villes du pays, les voies urbaines sont de qualité médiocre, voire désastreuse. Quant aux voies interurbaines, si quelques axes importants ont été refaits ou bitumés (Thiès-Saint-Louis, Tambacounda-Kidira ou encore Tambacounda-Kédougou), d'autres grands axes sont devenus dangereux, non seulement en raison de l'intense circulation, mais aussi, et surtout, à cause du faible entretien (notamment la RN 1, entre Rufisque et Kaolack ou entre Kaolack et Tambacounda)⁵. Le parc de véhicules qui a tant progressé dans les années 1990 pour répondre à la demande de services s'est, lui aussi, considérablement dégradé : selon la Direction des transports terrestres (DTT), la part des véhicules neufs dans le parc est passée de près de 80 %, au début des années 1980, à 20 % en 1993. Le parc est ancien, abîmé et ne contribue pas à la fluidité des trafics. Circuler au Sénégal s'avère donc encore difficile.

Au cours des deux dernières décennies, le secteur a connu une croissance visible avec les nombreux embouteillages de l'agglomération dakaroise qui témoignent de l'accroissement considérable du parc de véhicules. Il est moins facile, en revanche, d'apprécier à sa juste valeur la réalité économique de ce secteur. Certains indices sont toutefois très révélateurs : les véhicules se multiplient mais leur âge moyen augmente et la qualité des services est très aléatoire ; par ailleurs, à en juger par le

4. Ces chiffres sont fournis par la division régionale des transports terrestres de Dakar.

5. Les infrastructures ferroviaires sont également dégradées : les lignes Thiès-Saint-Louis et Louga-Linguère ont été fermées, et la voie Thiès-Kidira (vers le Mali) n'a toujours pas été refaite.

nombre de chauffeurs, d'apprentis, de garages de réparation automobile plus ou moins informels, le secteur fournit un grand nombre d'emplois, mais ces « employés » sont plus proches de la survie que de la fortune.

Les signes contradictoires envoyés par le secteur des transports routiers (croissance du parc, augmentation du nombre d'emplois dans le secteur, dégradation des infrastructures et détérioration des services) ne manquent pas d'interpeller l'observateur. Le contexte n'a en outre rien de rassurant : la relance de l'économie sénégalaise tarde à se faire sentir, et les transports routiers, comme d'autres secteurs d'activité, sont soumis depuis près de vingt ans à un programme d'ajustement n'ayant encore rien montré de positif aux usagers des transports. La question du devenir de ce secteur mérite donc d'être posée. La solution qui ne peut se résumer en une démarche sectorielle amène forcément à poser des questions d'ordre politique et social. Elle invite à replacer le lien transport-développement, souvent abordé par le seul biais des infrastructures⁶, dans un rapport plus global entre techniques d'organisation et développement, et à s'interroger sur la correspondance entre la stratégie de contrôle de l'espace et de développement économique et social d'un pays et le type d'organisation des transports mis en place : réseaux, réglementations, politique d'investissements et d'intervention, etc. L'avenir des transports routiers sénégalais est celui de la participation de ce secteur au développement social, économique et territorial du pays.

Deux pistes guident notre réflexion sur les transports routiers sénégalais. La première est éclairée par G. Duruflé lorsqu'il présente les origines des déséquilibres structurels au Sénégal : « ... [il y a] une logique de création et de distribution des revenus déconnectée de la sphère de production, ce qui a pour effet d'entretenir la croissance de la consommation de façon relativement indépendante de l'évolution des ressources qui, elles, stagnent » (1988 : 28). Autrement dit, le transport routier sénégalais se développe sans que la croissance du parc de véhicules reflète celle de la production agricole, industrielle et commerciale, susceptible d'être transportée. L'accroissement de l'offre de transport est donc en partie déconnectée d'une demande de transport elle-même en crise, en raison des problèmes récurrents dans la production et la commercialisation de biens et des difficultés des usagers pour se déplacer. La seconde piste trouve son origine dans la place occupée par le transport routier dans la société sénégalaise. En effet, si à l'époque coloniale et dans les premières décennies de l'indépendance le Sénégal comptait un nombre relativement limité de transporteurs, le transport s'est depuis énormément démocratisé. Il procure

6. Sur les relations entre les projets d'infrastructures de transport et le développement territorial, cf. Burmeister et Joignaux (1997).

de nombreux emplois directs et indirects, génère des revenus dans les espaces et les lieux desservis. Majoritairement composé de chauffeurs, d'apprentis, de petits propriétaires et de « coxers⁷ », il compte, outre quelques riches chefs religieux et grands hommes d'affaires (opérant aussi dans d'autres secteurs), plusieurs exemples de réussite personnelle. À l'instar du commerce, le transport fait ainsi vivre une multitude de gens (en ville mais aussi dans les petites bourgades), selon un processus d'élargissement de sa base sociale⁸.

Ces deux pistes de réflexion se rejoignent dans la première partie du texte qui analyse le processus d'élargissement et de popularisation du secteur des transports. Dans une deuxième partie, elles invitent à interroger l'État et les responsables professionnels du transport sur les mécanismes d'organisation ou de désorganisation du secteur de ces dernières années. Une troisième partie est consacrée aux interrogations sur l'avenir du secteur, sur les impasses actuelles et sur les éléments pour une sortie de crise.

Élargissement et popularisation du secteur

Durant tout le xx^e siècle, l'élaboration du système de transport a servi de soubassement à l'exploitation des terres pour la culture de l'arachide⁹. Avec l'effondrement de l'économie arachidière, les fonctions dévolues au transport, notamment celles de desserte et de soutien à l'activité productive et aux déplacements des populations, ont été remises en cause. Le paradoxe est tel qu'aujourd'hui, en ce début de xxi^e siècle, on peut s'interroger sur le réel apport du transport à l'économie et à la société sénégalaises. Dans cette première partie, l'effondrement de ce modèle apparaît comme un des éléments majeurs de la transformation radicale de l'économie et de la société, au point d'avoir des conséquences fortes pour d'autres secteurs.

7. Pour l'origine du mot, cf. Godard, dans le même ouvrage. On insistera, pour notre part, sur la fonction de démarcheur de marchés de transport et d'intermédiaire entre les « chargeurs » et les transporteurs et chauffeurs.

8. Le nombre de conducteurs a été démultiplié et, en 2000, près de 10 % des personnes en âge de conduire ont au moins un permis.

9. J. Lombard évoque un réseau « ... au service d'une économie dominante... ». Cf. Lombard (1996).

Crise de l'économie et des revenus

Longtemps, l'arachide a permis au Sénégal d'engranger des revenus monétaires importants. Cette époque est révolue, mais le problème a bien été de substituer à la graine d'autres sources de revenus.

Un système économique à bout de souffle

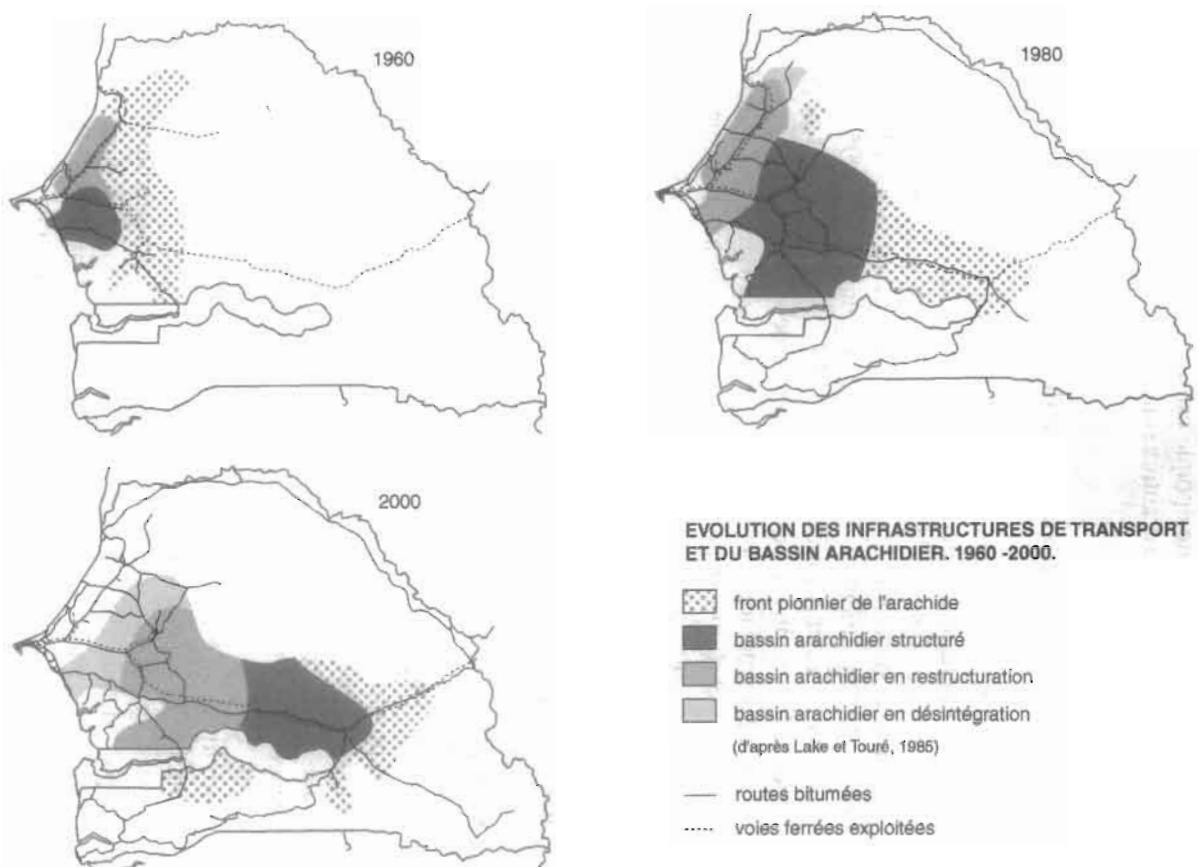
R.-N. Van Chi-Bonnardel déclarait en 1978 : « ... Au milieu de la seconde décennie de l'indépendance, l'arachide continue à gouverner l'économie sénégalaise... » (1978 : 55.) L'arachide est en effet longtemps restée, et reste encore dans une certaine mesure, selon Cl. Freud *et al.* (1997), le fondement de l'économie sénégalaise : en 1995, 17 % des exportations en valeur¹⁰, mais 80 % en 1960. Non seulement la graine a été pendant longtemps la principale source de revenus du Sénégal, mais la culture de l'arachide a également permis la mise en place de filières commerciales et d'un appareil d'État d'accompagnement des productions agricoles et d'encadrement des populations rurales. La référence en la matière est l'Office national de coopération et d'assistance au développement (ONCAD) qui a piloté toute l'économie rurale de 1966 à 1980. D'autres sociétés de développement ont aussi essaimé dans le bassin arachidier, comme la Société de développement et de vulgarisation agricole (SODEVA)¹¹, la Société de développement des fibres textiles (SODEFITEX) dans les Terres neuves ou encore la Société de mise en valeur de la Casamance (SOMIVAC). Par ailleurs, l'arachide a longtemps alimenté la trésorerie de l'État (qui achète les récoltes et possède les huileries), fait vivre les nombreux fonctionnaires présents en milieu rural et chargés de développer cette culture, et dynamisé une grande partie des activités commerciales et de transport. La culture de l'arachide a aussi prévalu dans l'aménagement du territoire, notamment en matière d'infrastructures routières (cf. carte n° 1), et a contribué à dessiner un Sénégal dit « utile » et densément peuplé (cf. carte n° 2), circonscrit au bassin arachidier (incluant les Terres neuves de l'est du Sénégal).

Ce système portait en lui les faiblesses qui ont conduit à sa perte. D'une part, depuis 1960, la culture de l'arachide a connu des niveaux de production très variables d'une année à l'autre. Chaque année, la filière est soumise aux aléas du financement bancaire et rend les producteurs extrêmement dépendants des récoltes et de leur commercialisation.

10. Cf. ministère de l'Économie, des Finances et du Plan (1999).

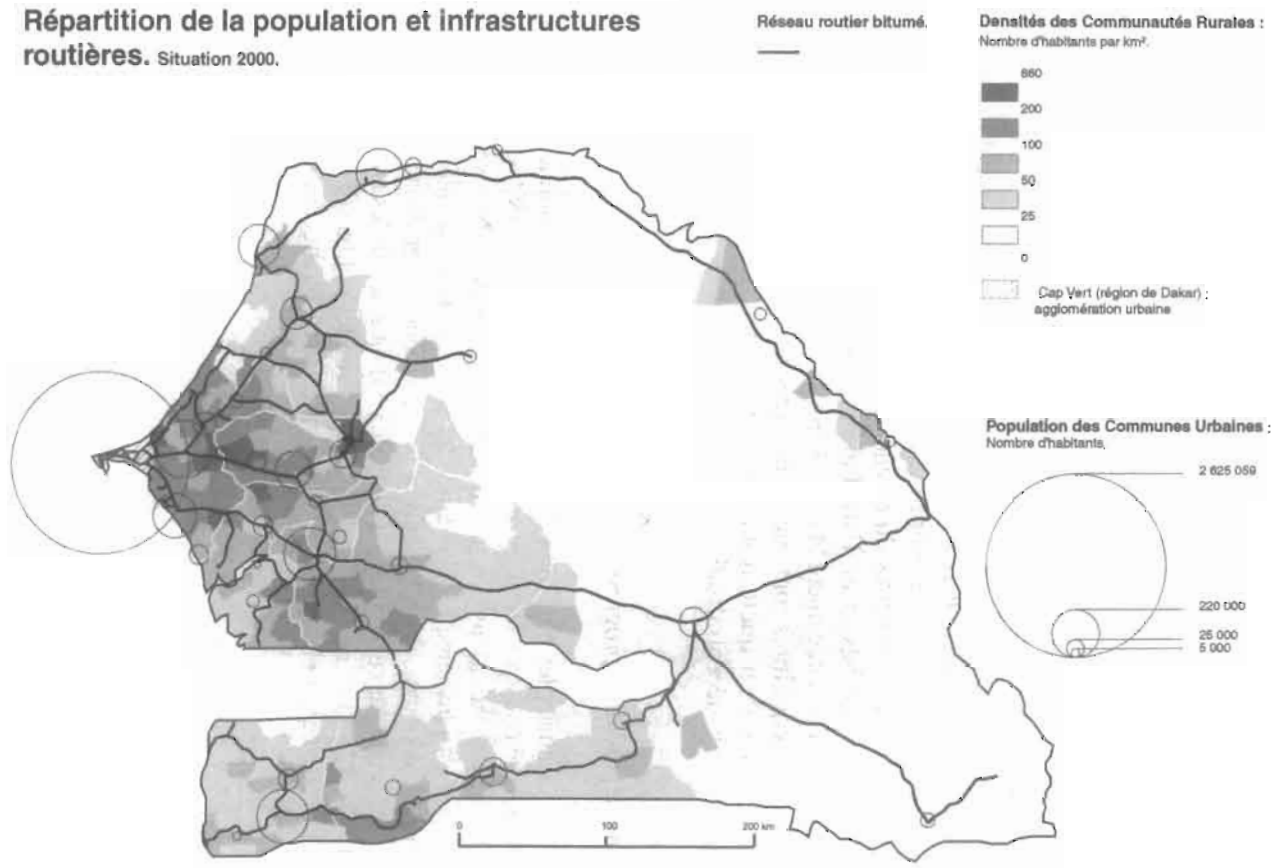
11. Qui, en 1968, a pris le relais d'une société française, la Société d'assistance technique et de coopération (SATEC).

Carte n° 1



Carte n° 2

Répartition de la population et infrastructures routières. Situation 2000.



D'autre part, le système étatisé de commercialisation de l'arachide, caractérisé à l'extrême par l'ONCAD, a été débordé par sa propre importance en générant, selon N. Caswell (1984), des coûts énormes et d'innombrables détournements de fonds. La suppression de l'organisme, en 1980, a définitivement enterré tout projet étatisé de la filière, sans pour autant régler les problèmes du monde rural. Enfin, le développement économique et territorial engendré par la culture de l'arachide a été très déséquilibré. Les revenus monétaires soutenus par l'arachide ont fortement varié dans le temps, sans que le producteur soit justement rémunéré¹². De même, les effets géographiques de la monoculture ont été désastreux pour l'aménagement du territoire : tout volontarisme, quel qu'il soit, s'est heurté à l'inertie d'un modèle séculaire qui a valorisé l'acheminement des graines des points de collecte vers les usines, *via* un réseau routier pour l'essentiel achevé en 1980 et conçu pour l'évacuation de l'arachide, en occultant tous les niveaux intermédiaires du réseau urbain¹³. Par conséquent, les régions situées hors du bassin de l'arachide ont longtemps été oubliées par les politiques d'aménagement et d'équipement du territoire¹⁴.

Ces déséquilibres sont encore marqués aujourd'hui et posent problème dans un pays en quête d'une nouvelle donne économique et vivant à l'heure de la décentralisation.

Une dégradation progressive des revenus

Les signaux les plus forts de l'essoufflement de l'économie de l'arachide ont été envoyés par les effets des crises climatiques de 1971-1973 et 1979-1981 et des variations des prix d'achat au producteur. Non seulement l'arachide n'est plus aussi rémunératrice qu'autrefois, mais sa culture connaît une véritable déprime : selon Freud *et al.*, « ... le pourcentage de la population rurale concernée par cette culture a diminué de moitié depuis les années 1960... » (1997 : 123). Les revenus des populations rurales ont baissé en conséquence et l'exode vers d'autres lieux (villes sénégalaises, étranger) s'est accéléré.

12. Selon Freud *et al.* (1997), en francs constants, le prix du kilo payé au producteur a même baissé entre 1961 et 1996.

13. R.-Nguyen Van Chi-Bonnardel (1978) précise aussi que, dans les années 1960, le trafic routier étant tout entier fondé sur l'arachide, 80 % des déplacements de camions s'effectuaient de décembre à avril. Aujourd'hui, le dérèglement de l'économie arachidière pose d'abord la question de la cohérence et de la pertinence du réseau routier. Le Sénégal contemporain hérite effectivement d'un réseau d'infrastructures qui révèle ses limites, alors que l'arachide n'est plus, ni le fret principal, ni le moteur de l'économie, ni même la seule culture commerciale.

14. À ce titre, il est intéressant de noter que les habitants de la région de Tambacounda, autrefois appelée Sénégal oriental, lui donnaient le nom de « Sénégal oublié ».

L'appauvrissement des populations sénégalaises n'est pas uniquement dû à l'arachide. En milieu urbain, la chute du niveau des revenus a été beaucoup plus sensible (figure 1). L'État sénégalais, confronté à la baisse de ses exportations, au renchérissement de ses importations (notamment le pétrole) et à la forte croissance démographique, a été l'un des premiers en Afrique à adopter les plans d'ajustement structurel proposés par la Banque mondiale et le Fonds monétaire international. Ainsi, dès 1980, conformément aux recommandations de ces institutions, il a développé une politique de désengagement que concrétisent un grand nombre de privatisations d'entreprises industrielles (à partir de 1986), un vaste programme de libéralisation (filières agricoles, surtout celle de l'arachide à partir de 1984) ainsi qu'une contraction des dépenses et des investissements publics, notamment des dépenses salariales (frein à l'embauche des fonctionnaires, gel des salaires)¹⁵. En effet, l'investissement public a, en francs constants, diminué de moitié entre les années 1975-1976 et la deuxième moitié des années 1980 (Duruflé, 1994).

Paradoxalement, pendant les années 1980, le champ des possibles s'est élargi pour les populations urbaines grandissantes confrontées à la raréfaction des revenus : l'État sénégalais a diminué son emprise sur l'économie (baisse des taxes à l'importation, libéralisation du code des investissements, assouplissement du code du travail) et libéralisé des secteurs tels que le commerce de l'arachide, l'import-export ou le transport.

Un refuge économique

Si le secteur du transport a été affecté par l'effondrement de la culture de rente arachidière et les graves perturbations de l'économie sénégalaise, le transport routier est devenu le refuge de ceux qui y ont investi (commerçants, grands producteurs, émigrés) et de ceux qui, directement ou indirectement, y ont trouvé un emploi et une source de revenus (chauffeurs, apprentis, « coxers », etc.).

Investissements dans le secteur et croissance du parc de véhicules : une déconnexion entre économie et transport routier ?

Durant les décennies 1980 et 1990, le secteur des transports a connu une croissance excessivement forte qui, aux yeux de certains observateurs, a semblé démesurée par rapport à la croissance économique du Sénégal pendant cette période. Avec près de 150 000 véhicules en 1997,

15. Cf. Boye (1992).

le secteur a connu une augmentation moyenne du parc de 14 % par an sur la période 1980-1996 ! Un retour aux analyses de Duruflé permet de comprendre pourquoi, plus que d'autres secteurs, le transport a concentré les investissements : « ... Il apparaît ainsi que les salariés paient la plus grande part des impôts sur les revenus des personnes physiques, tandis que les détenteurs de revenus non salariaux du secteur moderne : revenus fonciers, revenus commerciaux, professions libérales, sont fort peu imposés... » (1988 : 52.) La politique d'ajustement, engagée depuis près de vingt ans par l'État du Sénégal, « ... touche [ainsi] plus directement les détenteurs de revenus agricoles, les consommateurs urbains, et plus particulièrement les consommateurs de produits de base, tandis que résistent les salariés du secteur moderne [...] et les intermédiaires licites ou illicites des filières agricoles, et que sont épargnés les détenteurs de revenus non salariaux (revenus fonciers, immobiliers, commerciaux, etc.) » (1988 : 52). Ainsi, le secteur du transport a permis d'investir rapidement des revenus gagnés ailleurs ou issus de l'activité proprement dite, et, en outre, de contourner la pression fiscale beaucoup plus facilement que s'ils étaient investis dans un autre secteur productif.

Deuxième idée développée par Duruflé : « ... En retour, cette déconnexion de la sphère de distribution par rapport à la sphère de production contribue à l'absence de dynamisme des secteurs modernes (privé, public, parapublic), que celui-ci s'exprime en termes de gestion, d'efficacité, d'esprit d'entreprise ou en termes d'accumulation. Les revenus urbains sont en effet réinvestis plus volontiers dans des secteurs non productifs, en particulier l'immobilier ou à l'étranger plus que dans l'agriculture ou les entreprises locales » (1988 : 29). L'investissement dans le transport peut être assimilé à ceux réalisés dans l'immobilier – très en vogue actuellement au Sénégal – et dont l'objectif premier est de dégager rapidement un revenu régulier. Un des ressorts du développement actuel du secteur tient donc à sa capacité à générer une rente tout à fait acceptable pour une partie de ceux qui y investissent, principalement les propriétaires de véhicules. Selon Duruflé, l'évolution décroissante du nombre de véhicules importés neufs était en 1988 un signe que la production et l'investissement n'étaient plus en phase (figures 2 et 3). En effet, la part des véhicules neufs diminue sur près de quinze années, sans avoir aucune incidence – ou peu – sur le total annuel des nouvelles immatriculations. Si l'on compare l'évolution du parc avec celle de la production ou encore avec la somme des importations et exportations (qui constituent la majeure partie du fret), on comprend que, depuis les années 1980, la progression du parc ne correspond plus à l'évolution générale de l'économie sénégalaise. Sur la période 1980-1990, la croissance moyenne du nombre de véhicules de transport de marchandises a été de 12,5 % par an, alors que, sur la même période, celle des importations et exportations cumulées (en

volume) était inférieure à 2% par an¹⁶. Par ailleurs, en 1994, les experts de la DTT ont affirmé que le secteur des transports représentait (en francs CFA constants) 104,7 milliards de francs en 1980 et 158,5 milliards en 1992, soit, sur la période 1976-1992, un taux de croissance moyen annuel de 13 % (contre 7,4 % sur la période 1960-1973), largement supérieur à celui du PIB (en moyenne 2 %). La croissance du parc automobile ne concorde pas non plus avec celle de la population et avec la mobilité potentielle : le parc a triplé en trente ans alors que, dans le même temps, la population totale a seulement un peu plus que doublé, passant de 4,4 millions (ministère de l'Économie, des Finances et du Plan, 1999) à plus de 9 millions en 1999 (Sall, 2000).

Ces différents indicateurs soulignent une discordance entre l'évolution du secteur, vu sous l'angle du parc de véhicules, et celle des trafics routiers (notamment de marchandises : arachide, biens et hydrocarbures importés, bois et charbon, produits agricoles divers, produits industriels locaux comme le ciment). Le développement des transports routiers apparaît alors comme ayant une croissance beaucoup plus rapide que celle de l'économie productive.

Beaucoup d'intervenants et trop de concurrence

La croissance des transports et la forte augmentation du parc automobile s'expliquent par le développement dans le secteur d'investissements importants, notamment en provenance de personnes qui ne sont pas issues du monde des professionnels du transport.

Plusieurs sources permettent d'appréhender la réalité de ce phénomène. Les données concernant les investissements des émigrés (pendant leur émigration ou à leur retour) montrent l'importance relative prise par le secteur des transports routiers. En effet, selon des données tirées d'une enquête sur la migration internationale au Sénégal, plus de 7 % des émigrés (sur 511 émigrés enquêtés) ont développé une activité de transport à leur retour¹⁷. Le transport représente pour eux une activité assez facile à démarrer : d'une part, l'investissement est relativement modeste (dans le

16. Cf. ministère de l'Équipement et des Transports (1998). Il faudrait affiner ces calculs pour tenir compte de la variation dans le temps de la capacité du parc : en effet, celle-ci est liée à la charge utile totale (ou charge utile moyenne multipliée par le nombre de véhicules) et à la vitesse de rotation des véhicules (si les camions sont plus vieux, ils sont plus souvent en panne).

17. Enquête réalisée par l'IRD. Parmi les secteurs dans lesquels les investissements des émigrés se sont développés, le transport se situe loin derrière l'artisanat et le commerce, et même la construction immobilière.

cas d'une activité de taxi urbain, de l'ordre de 1 à 2 millions pour une berline à l'importation) ; d'autre part, l'activité peut rapidement débiter, sans grands efforts et tracasseries administratives. Dans ce sens, le revenu tiré du transport routier est assimilable à une rente. La démarche de l'investisseur n'est pas entrepreneuriale mais correspond plutôt à un placement monétaire à faire fructifier.

L'analyse plus fine des entreprises de transport permet aussi de constater l'importance prise dans le secteur par des investisseurs qui n'en sont pas issus. En 1999, une étude menée par un des auteurs auprès d'un échantillon d'une quarantaine de transporteurs (de marchandises comme de voyageurs) des régions de Tambacounda et de Dakar révèle que le tiers des entrepreneurs a été auparavant chauffeurs pour le compte d'autrui, apprentis ou mécaniciens. Pour ceux-ci, le transport est un métier, le seul qu'ils connaissent, celui qu'ils ont appris. Pour un autre tiers, le transport est une activité qui vient en complément ou en appui à une activité principale, généralement le commerce mais aussi l'exploitation de charbon de bois ou encore l'agriculture et la collecte de produits agricoles et forestiers. Pour ceux-là, le transport représente un prolongement de leur activité première (leur investissement répond à une stratégie de maîtrise des coûts de transport) ou correspond simplement à une stratégie de diversification des activités et des sources de revenus¹⁸. Enfin, le dernier tiers des personnes interrogées vient de l'émigration, de la fonction publique (en tant que retraités) ou du secteur privé dit moderne. Ces derniers déclarent avoir investi dans le transport dans le but de trouver un revenu d'appoint et avec l'espoir d'y faire fructifier leur argent. Leur investissement a été souvent conseillé par un proche ou motivé par l'observation de la réussite d'amis ou de vagues relations dans le secteur. De même, dans le transport urbain à Dakar, X. Godard et P. Teurnier (1994) observent la présence « d'une catégorie [d'entrepreneurs] constituée de "non professionnels" que l'on pourrait appeler des "rentiers", dont une partie est issue des "déflatés" de l'administration ». Cette catégorie se retrouve aussi dans le transport interurbain de marchandises et de voyageurs.

L'une des conséquences directes de ces investissements massifs dans les transports est la présence en nombre de personnes étrangères au monde des transports, illustrant ainsi la « dé-professionnalisation » du

18. En France, les créateurs d'entreprises de transport proviennent aussi pour une partie du monde agricole et l'activité de transport y est souvent perçue comme un prolongement de l'agriculture (c'est aussi dans le monde agricole – et dans les bourgades rurales – que, pour ces gens, les premiers marchés de transport se trouvent). Cf. Hamelin (1985) ; Lombard (1994).

secteur¹⁹. Ce phénomène se remarque notamment dans les relations entre propriétaires et chauffeurs et dans les responsabilités accordées au chauffeur. En effet, l'étude des entrepreneurs de transport à Tambacounda montre que les entreprises de transport (de marchandises ou de voyageurs) peuvent être réparties en deux groupes. Dans le premier, le propriétaire du ou des véhicules exerce plusieurs responsabilités, notamment la recherche du fret (quand il s'agit de transport routier de marchandises), la gestion et l'entretien de son parc. Dans ce type d'entreprises, les chauffeurs sont salariés et reçoivent généralement une rémunération fixe ainsi que des frais de route ; ils sont également tenus de rentrer au garage (ou chez le propriétaire) après chaque voyage. On peut assimiler à ce groupe, considéré comme celui des professionnels, l'ensemble des artisans transporteurs ou des chauffeurs propriétaires. Dans le second groupe, par contre, le propriétaire laisse l'exploitation de son ou ses véhicules aux chauffeurs, un peu comme dans un système de fermage. Dans ce cas de figure, c'est le chauffeur qui doit verser tous les jours, toutes les semaines ou tous les mois, une somme fixe au propriétaire. Sur son gain quotidien, en plus du versement au propriétaire, il doit payer le carburant et l'entretien du véhicule, le reste constituant son bénéfice quotidien (en plus de son salaire mensuel). Dans ce système, le chauffeur étant amené à conduire beaucoup pour gagner sa vie, son irresponsabilité juridique et même économique provoque une dégradation rapide du matériel et, souvent, un raccourcissement de la durée de vie de l'entreprise.

Le revenu dégagé par le propriétaire lui permet, soit de réinvestir dans l'achat d'un autre véhicule, soit d'investir dans un autre secteur : le commerce ou l'immobilier par exemple. Un bon nombre de transporteurs peuvent être classés dans la seconde catégorie. L'exemple des taxis dits « *clandos*²⁰ » qui opèrent dans le transport urbain à Dakar est révélateur des possibilités de développement du transport routier en même temps

19. Ce phénomène n'est pas nouveau mais il revêt aujourd'hui une signification particulière par l'ampleur de son développement et la précarité du secteur à laquelle il contribue. Dans l'histoire récente du Sénégal, il trouve son origine, dès l'apparition du camion dans les années 1930, avec les investissements dans le transport routier des maisons de commerce européennes, des Libanais traitants et aussi des commerçants sénégalais marginalisés par les politiques coloniales (Hazemann, 1992). Ce mouvement se développe après la seconde guerre mondiale par l'entrée, dans le secteur des transports de voyageurs, de non-professionnels : par exemple d'anciens militaires ou les populations *lébou* de Dakar (Kayser et Tricart, 1957). Ces auteurs, ainsi que Van Chi-Bonnardel, soulignent combien, dans ces années-là, la possession d'un camion ou d'un véhicule de transport en général confère à son propriétaire un statut social et économique enviable. Ce qui est peut-être moins vrai aujourd'hui, notamment à Dakar et à Pikine, où la généralisation du transport routier et la multiplication du nombre de propriétaires banalisent quelque peu le statut de transporteur.

20. *Clandestins*.

que de son caractère supposé rémunérateur. Ces taxis appartiennent généralement à des particuliers qui exercent, occasionnellement ou de façon permanente, une activité de transport. Le but recherché est d'obtenir une rentrée d'argent complémentaire. Ce sont des propriétaires-rentiers (au sens de Godard et Teurnier)²¹.

Si cet élargissement procure emplois et revenus à une masse importante de Sénégalais, il correspond aussi à une augmentation de la précarité chez les transporteurs. Selon Duruflé, « ... il est probable que l'accroissement rapide de leur nombre [les employés, déclarés et non déclarés] ces dernières années se traduit également par une érosion de la marge qui est attribuée à chacun [à commencer par celle des propriétaires et transporteurs]... » (1994 : 143). Cette idée confirme que l'augmentation du nombre de véhicules, plus rapide que celle des trafics, a conduit à une hausse importante de la concurrence et à une dégradation des marges dégagées par l'exploitation des véhicules. Parmi les conséquences directes de cette dégradation, les difficultés croissantes des entrepreneurs pour amortir leur parc alimentent les mécanismes de la précarité. Les témoignages des entrepreneurs sont convergents : au cours des deux dernières décennies, la période d'amortissement des véhicules de transport s'est considérablement allongée, au point que l'amortissement même est devenu incertain et l'allongement de la durée de vie des véhicules irrémédiable²².

Rôle social de l'élargissement du secteur

S. Latouche (1998) et P. Engelhard (1998), mais aussi P. Hugon (1993) et B. Lautier (1994), insistent sur le rôle social essentiel joué par des économies dites populaires, aussi bien dans l'obtention de revenus et la lutte contre la paupérisation croissante que dans la fourniture des biens et des services de base. Ainsi, dans le secteur du transport routier sénégalais, la multiplication du nombre de véhicules a engendré une augmentation du nombre de chauffeurs et d'apprentis, ainsi que celle d'innombrables métiers. Elle a aussi permis aux transporteurs de fournir à une population aux revenus faibles des services adaptés à ses moyens.

21. Une partie des « clandos » est en fait constituée de professionnels qui ont désormais un statut reconnu par l'État et sont soumis à certaines règles (notamment celle de travailler uniquement dans certains secteurs de l'agglomération dakaraise, à Pikine par exemple). S'ils contribuent par leur existence à exacerber la concurrence entre transporteurs, ils remplissent néanmoins une fonction très utile en proposant des tarifs compris entre 50 et 100 francs CFA, dans des quartiers périphériques et pour des populations aux revenus souvent très modestes.

22. Selon la DTT, 82% des camions sénégalais ont plus de dix ans.

- Des services pour tous

La forte concurrence a affecté le niveau général des prix qui n'ont que faiblement évolué depuis la dévaluation. Les services de transport sont donc relativement abordables. En 2001, une course dans Dakar en *car rapide* coûte par exemple entre 50 et 250 francs CFA et les prix du transport inter-urbain de voyageurs se situent entre 7 et 15 francs CFA environ par km. Un voyage entre Dakar et Saint-Louis (265 km) coûte selon le véhicule emprunté entre 2 150 et 3 100 francs CFA ; de Dakar à Kaolack (190 km), entre 1 345 et 2 220 francs CFA ; et de Dakar à Tambacounda (470 km), entre 4 000 et 6 000 francs CFA. Le transport routier de marchandises est également assez bon marché : pour des expéditions de 10 à 15 tonnes, depuis Dakar vers les villes de l'intérieur du pays, on observe des prix variant entre 18 et 25 francs CFA la tonne par km²³.

Dans les campagnes où la demande est par essence faible, dispersée (dans le temps et dans l'espace) et peu solvable, l'offre s'adapte à ces conditions pour fournir un service accessible. Outre les dessertes classiques de lignes, l'offre de transport en milieu rural propose deux types de services relativement bien adaptés. Le premier, l'« horaire », tend à se développer (figure 4). Tous les jours, des véhicules assurent des dessertes à heures fixes et en suivant un trajet unique entre, d'une part, les villages et, d'autre part, les bourgs du « goudron » et les grandes villes de l'ouest du Sénégal (Dakar, Kaolack ou encore Touba). Les prix sont fixes, les horaires assez bien respectés et, avec l'intérêt grandissant du système, les transporteurs sont assurés de faire le plein à chaque voyage. Les « horaires » assurent un service de bonne qualité mais ils ne concernent que de petites communautés. Le second type de service est lié à la tenue de marchés hebdomadaires dans les campagnes (figure 5). Chaque jour de marché, une noria de petits camions, de pick-up ou encore de *cars rapides* assure la liaison entre le marché rural et la ville ou le bourg du « goudron » le plus proche. Dans ces véhicules, sont transportés à des prix généralement très bas aussi bien des voyageurs, du petit bétail que des marchandises diverses.

23. Les informations collectées en 2000 et 2001 indiquent que les tarifs de transport sont faibles pour des distances dépassant 150 kilomètres (y compris sur l'international), alors que, sur Dakar ou pour des distances inférieures à 150 km, ils sont plus élevés. Ainsi, sur le Mali où la concurrence s'accroît, et pour des produits tels que des profilés métalliques (hors hydrocarbures), les tarifs sont extrêmement bon marché (de l'ordre de 25 à 30 francs CFA la tonne, au grand dam des transporteurs). Il en va de même dans la région de Tambacounda (distante de Dakar de plus de 400 km) où le fret est rare alors que l'offre de transport est grandissante. À l'inverse, dans la capitale, les tarifs dépassent les 100 francs pour une tonne, même s'il s'agit d'évacuer des gravats. Cependant, pour certains produits très prisés comme le ciment – pour lequel l'attente au chargement est longue – le tarif de la tonne par kilomètre dépasse pour l'ensemble du pays les 100 francs CFA.

Cependant, si les services de transport sont adaptés aux contraintes du milieu rural, le niveau de desserte est très insuffisant, puisqu'une grande partie des villages n'est pas couverte. L'efficacité des services est par ailleurs aléatoire. En outre, ils n'apportent aucune solution aux problèmes d'accès aux points d'eau, aux champs pour les travaux et l'évacuation des récoltes, aux centres de santé et aux autres services qui ne sont offerts que dans quelques villages. Or, ce sont surtout ces déplacements les plus fréquents qui posent problème aux populations rurales. Enfin, les différents services existants s'accommodent des mauvaises infrastructures, mais ne les font pas oublier : les accidents sont nombreux, les temps de trajets considérables, la qualité du transport parfois exécrable et les dessertes souvent interrompues en saison des pluies en raison de l'impraticabilité des pistes²⁴.

Pour une grande partie des Sénégalais, la qualité des services passe au second plan. L'important est de pouvoir se déplacer à moindre coût, quels que soient les conditions, les temps de parcours et même les risques encourus. Dans ce sens, l'évolution du secteur répond aux attentes d'une demande, notamment urbaine, pour laquelle la contraction des dépenses est devenue une obsession.

- Des emplois pour beaucoup

Le métier de chauffeur offre de réelles opportunités d'emploi. Selon les responsables du service des permis de conduire à Dakar, plus de 10 % de la population majeure de l'agglomération aurait, aujourd'hui, au moins un permis de conduire. Toujours selon ces mêmes responsables, chaque séance organisée pour l'obtention du code de la route voit passer toutes les semaines, au centre d'examen de Dakar-Hann, près de 800 candidats à la fois. En outre, chaque véhicule engendre simultanément plusieurs emplois. Les chauffeurs des taxis urbains ou interurbains (les « 7 places ») sont seuls à bord, mais ceux des cars, des camions et camionnettes sont accompagnés d'un ou deux apprentis. Pour les cars urbains (*cars rapides* et « Ndiaga Ndiaye »), il y a bien souvent deux chauffeurs et leurs apprentis qui se relaient sur un même véhicule durant la journée et une partie de la nuit. Cette pratique est aussi assez répandue pour les taxis urbains. Ainsi,

24. La région de Tambacounda offre de multiples exemples : entre la préfecture départementale de Kédougou et le chef-lieu d'arrondissement de Salémata, le car de transport en commun met entre cinq et sept heures pour parcourir les 80 km qui séparent ces deux localités ; ailleurs, faute de véhicules immédiatement disponibles ou en raison de la longueur des trajets, l'évacuation de malades est problématique ; partout, tous les ans, les paysans souffrent des retards dans l'acheminement des engrais et des semences depuis les centres urbains vers les coopératives rurales. Sur cette même route entre Kédougou et Salémata, du fait de la mauvaise qualité de la piste, l'évacuation de fruits par camion occasionne généralement un taux de perte considérable.

chaque véhicule de transport peut faire vivre, directement, entre deux (le propriétaire et son chauffeur) à sept personnes.

Quant aux emplois indirects qui ne sont pas liés à la conduite du véhicule, ils sont innombrables. Pour d'anciens chauffeurs ou des chauffeurs sans véhicules ou bien des jeunes qui n'ont pas encore une place d'apprenti, ils sont le moyen d'exercer une activité dans le milieu. Ils occupent différentes fonctions dans les gares routières. Les jeunes rabattent les clients et chargent les véhicules ; leurs aînés s'occupent de la billetterie et ont un rôle d'intermédiaires entre chargeurs et transporteurs ou chauffeurs ; aux anciens reviennent généralement les places de dirigeants. Ils délivrent les bons de sortie des gares routières, veillent à la sécurité, tiennent les comptes, etc. Les « coxers » se sont rendus indispensables au bon fonctionnement du transport par la multiplicité des tâches qu'ils occupent, en imposant aussi leur présence et leurs services dans les gares routières. Ils n'ont pas d'existence officielle, mais les chauffeurs ne peuvent travailler sans eux et acceptent le prélèvement d'un pourcentage sur leurs recettes pour payer leurs services. À Dakar, à la gare routière de Colobane, travaillent chaque jour deux équipes de quinze « coxers » (une pour le transport urbain et une pour l'interurbain), plus un bureau de trois dirigeants, soit au total 33 personnes²⁵. Beaucoup d'emplois indirects ont aussi été créés dans le secteur de l'entretien et de la réparation des véhicules : des mécaniciens, vulcanisateurs, carrossiers et vendeurs de pièces détachées évidemment, mais aussi des laveurs de véhicules²⁶, des peintres spécialisés dans la décoration exubérante des cars et camions, des « préparateurs » capables de transformer une camionnette Saviem en car de 25 places, etc.

En 1994, Godard et Teurnier estimaient le nombre d'emplois directs du transport urbain dakarais à près de 18 000. Mais, en reprenant les statistiques de la Direction de la prévision et de la statistique (DPS), publiées en 1999, on peut estimer que, à Dakar et Pikine, 53 000 emplois directs et indirects sont liés au transport. Cette estimation amalgame toutes les activités liées de près ou de loin au transport : transport proprement dit (y compris les « coxers », les employés des sociétés dites modernes et les transitaires), mécanique, tôlerie, peinture, vulcanisation, nettoyage de voitures, vente de pièces détachées et de pneus, réparation de cycles. Cette multiplication des emplois a très vraisemblablement participé à la régulation de la pauvreté et du sous-emploi en milieu urbain lors de ces vingt dernières années²⁷.

25. Enquête réalisée en 1999.

26. Cf. « Profession : laveur de voitures. Une porte d'entrée dans la vie active », *Le Matin* (7 septembre 2000).

27. La DPS indique en 1991 pour la région de Dakar un taux de chômage de l'ordre de 24 à 27 % (enquêtes ESP et ESMU, 1991).

Ainsi, le secteur des transports routiers a été un refuge, non seulement pour toute une population urbaine jeune et croissante, mais aussi pour les investisseurs et les entrepreneurs. Beaucoup de transporteurs n'ont eu d'autres ambitions que de dégager des revenus suffisants pour subvenir aux besoins de leurs familles. Ainsi que le rappelle Latouche (1998), « ... d'une clientèle sans revenus, on ne peut pas escompter la fortune, mais c'est déjà une belle réussite que d'en tirer de quoi survivre et de contribuer au bien-être de cette clientèle... ». Les notions de compétitivité, de productivité et de rentabilité sont éloignées des préoccupations des transporteurs, car ceux-ci s'inscrivent dans d'autres logiques socio-économiques que certains auteurs considèrent être hors de la rationalité économique²⁸ et qui répondent en fait à d'autres impératifs. Dans le cas du transport routier au Sénégal, l'entreprise (le ou les véhicules) sert en premier lieu à satisfaire les obligations sociales et familiales, notamment en fournissant des emplois, et en second lieu à assurer sa reproduction (paiement des charges, amortissement, entretien, etc.).

L'évolution du secteur des transports donne l'impression d'un élargissement social et économique incontrôlé. Duruflé parle d'informalisation en désignant plusieurs phénomènes. Le premier est la substitution de l'informel à certains segments de production du secteur moderne, correspondant notamment à un « ... besoin pour les entreprises modernes de réduire leurs coûts qui les pousse à externaliser vers des entreprises semi-formelles (...), certaines fonctions de services telles que la maintenance, la réparation ou le transport qu'elles assuraient jusqu'alors en leur sein avec des coûts modernes » (1994 : 142). Le second phénomène est « ... l'absorption par le secteur informel du surplus de main-d'œuvre qui ne trouve pas à s'employer dans le secteur moderne ».

L'informalisation du secteur des transports pose problème. D'un côté, les effets sur l'emploi semblent être un faible contrepois à l'augmentation de la précarité dans le secteur du transport routier sénégalais. De l'autre, l'investissement dans le transport routier s'est généralisé, tout en contribuant par la concurrence à la dégradation du service de transport. La question est de savoir comment un tel processus contradictoire a-t-il été enclenché et se poursuit. Dans un contexte de dérégulation et de déréglementation favorable au développement anarchique du secteur, la responsabilité de l'État, mais aussi celle des professionnels du secteur et de leurs représentants sont directement interrogées.

28. Hugon (1993) présente les divers discours sur les comportements microéconomiques des opérateurs africains en posant la question suivante : « L'Homo Africanus est-il rationnel ? »

Réorganisation ou désorganisation par l'ajustement sectoriel ?

Dans le contexte de crise économique, le retrait de l'État voulu par les politiques d'ajustement a contribué à laisser la gestion du transport aux particuliers, alors même que sa base s'est élargie et qu'il s'est enfoncé dans ses propres contradictions (protéger le secteur / assurer du travail à tous). Chacun a fini par trouver son compte dans cette nouvelle façon de faire. Il s'est ainsi établi, par la négociation, un mode de régulation et de gestion du rapport de force entre l'État et le secteur.

De l'État à l'ultralibéralisation

Les modifications du rôle de l'État sont à l'échelle de la puissance qu'il a incarnée dans les années 1960 et 1970 et de sa responsabilité dans l'ajustement sectoriel, engagé dans le transport depuis le milieu des années 1980.

L'administration « ajustée »

Par les investissements que ce secteur demande, par l'intérêt qu'en retire le décideur politique chargé de l'aménagement du territoire, l'autorité publique apparaît en première ligne dans le transport. Or, les politiques d'ajustement structurel ont remis en cause la présence même de l'État dans l'économie. La modification de ses leviers d'intervention a notamment porté sur la limitation du nombre de fonctionnaires présents dans divers secteurs (figure 6).

- Où sont passés les fonctionnaires du ministère de l'Équipement et des Transports ?

Dans le secteur du transport terrestre, la diminution des moyens humains mis à la disposition des directions techniques nationales (DTT et DTP, Direction des travaux publics) est dramatiquement d'actualité. Le Programme d'ajustement sectoriel des transports (PAST) puis le Projet sectoriel des transports (PST 2) ont prôné une réforme des modes d'intervention de l'État dans le secteur du transport, une amélioration de sa capacité d'intervention, une meilleure formation de ses cadres, une plus grande efficacité dans l'action, notamment à travers la création de structures transversales ou parallèles aux services en place. Cependant, en l'absence du moindre renouvellement des fonctionnaires, les programmes soutenus par la Banque mondiale et le FMI ont abouti, à Dakar comme dans les

régions, à la diminution des compétences dans toutes les directions nationales et à la dévalorisation des métiers et des personnes restés en place.

Le dédoublement des structures administratives, selon l'expression de B. Hibou (1999), est flagrant dans le secteur du transport. Dans le cadre du PAST et du PST 2, la création dans le même quartier de Dakar d'une cellule de coordination appelée CELCO – en charge des programmes d'ajustement sectoriel – ne manque pas de susciter des questions pour tout observateur : d'un côté, une structure ancienne, matériellement démunie mais institutionnellement apte à gérer les programmes de transport ; de l'autre, une structure mieux dotée en personnel et en matériel informatique, plus récente, et plus rémunératrice pour ses employés qui viennent en partie... du ministère des Transports²⁹. Le basculement d'une partie des compétences d'une structure à l'autre est par trop surprenant dans un pays où le transport a d'abord et avant tout besoin de savoir-faire et d'expérience. Le paradoxe est que le bilan du PAST, établi en 1999 par un consultant de la CELCO (Lo, 1999), souligne très clairement l'impasse dans laquelle se trouve l'administration du secteur : avenir incertain, inexistence d'un programme de formation permanente, absence de renouvellement des cadres, manque de motivation financière. En outre, les nouvelles structures ne sont pas assurées de leur pérennité. Les financements – souvent sur fonds internationaux – sont temporaires et contractés pour quelques années. C'est le cas pour le Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD) qui, fin 2000 début 2001, était en phase de renégociation de ses financements avec la Banque mondiale.

De ces évolutions et du développement des compétences sur les transports terrestres, on peut penser que cela permet de démultiplier la force de réflexion et de travail. Mais les hésitations actuelles du pouvoir politique à donner au CETUD les pleins pouvoirs pour organiser et piloter les transports urbains à Dakar sont révélatrices des conflits latents qui émergent au sein du pouvoir politique et du ministère de l'Équipement et des Transports³⁰.

- La déconnexion du terrain

La diminution du nombre de cadres et de techniciens a eu des effets très fâcheux pour la compréhension du secteur. Dans les services nationaux et déconcentrés, la présence et la rotation des fonctionnaires du ministère favorisaient la connaissance du secteur, à la fois dans ses aspects pratiques « sur le terrain » et administratifs. Ceux des fonctionnaires qui arrivaient à Dakar et dans les services nationaux avaient cette

29. La Direction des transports terrestres a, depuis, intégré les locaux du ministère dans le centre de Dakar.

30. On signalera aussi la mise en place d'une Agence autonome de travaux routiers (AART), structure dépendante de la présidence de la République, qui risque d'aggraver les difficultés de la direction originelle et le ressentiment des fonctionnaires qui ne sont pas intégrés dans la nouvelle structure.

expérience de la base, irremplaçable au moment de définir une politique, de conseiller un directeur ou le cabinet du ministre. L'immersion des directions nationales, à la fois dans les processus d'ajustement, le vocabulaire et le système de pensée des organisations internationales, a changé la donne. La déconnexion des réalités du secteur est croissante, en raison non seulement du manque de fonctionnaires et de cadres qui rend difficile, pour ceux qui restent, l'accomplissement des tâches quotidiennes, mais aussi du souci vécu par ces agents (mis en demeure de réformer le mode d'administration et de développer l'efficacité avec moins de personnes et de moyens) qui empêche toute réflexion prospective indispensable³¹.

En conséquence, d'une administration de secteur régulatrice et prospective, on est passé à une gestion simple et tendue du quotidien et des affaires courantes.

Déréglementation et dérégulation

L'insertion du secteur dans les processus d'ajustement a aussi profondément modifié les conditions de son évolution. Les années 1980 ont vu le transport routier passer d'un système privilégiant le contingentement comme mode de régulation à un autre, d'essence libérale, où la dérégulation a prévalu. À l'image de ce qui s'est produit en France à partir de 1986 (fin du contingentement des licences en zone longue, abolition progressive de la tarification routière obligatoire), le transport au Sénégal a connu différentes transformations : suppression des licences par itinéraire en 1985 et 1986, libéralisation des importations de véhicules en 1986 (Godard et Teurnier, 1992), suppression de lignes ferroviaires qui confirment la suprématie du tout routier³², démantèlement du réseau d'aérodromes régionaux.

La dérégulation a ouvert la voie à toutes les évolutions possibles. La démultiplication des agréments professionnels, l'autorisation des licences toutes directions (c'est-à-dire pour l'ensemble du territoire national), la déréglementation et la limitation des contraintes à l'exercice de la profession (visites techniques, amendes, etc.) vont certes dans le bon sens si l'on estime que, antérieurement, les contrôles étaient abusifs et contribuaient à freiner l'accession à la profession, à empêcher l'émergence d'entrepreneurs³³ et, *in fine*, à ralentir la mobilité des personnes et des

31. L'informatisation des titres de transport, prévue dans le PAST, permet au passage de développer un discours très réformateur sur la place et le rôle de l'État dans l'administration de l'économie, et notamment du transport. Cf. Dieng (1994).

32. Suprématie amorcée avec la collectivisation de la récolte de l'arachide, à partir des années 1960. Cf. Mbodj et Becker (1999).

33. Le lecteur se référera au numéro 56 de la revue *Politique africaine* consacrée aux entrepreneurs. Cf. *Politique africaine* (1994).

biens. De même, la politique libérale sectorielle a augmenté l'offre de transport en véhicules et en dessertes et multiplié les possibilités d'emplois pour nombre de personnes au chômage ou sans activité. Cependant, la libéralisation effrénée du secteur illustre aussi les dérives d'une politique qui, d'une certaine façon, est bienveillante à l'égard d'un secteur et de certains de ses leaders et figures emblématiques.

L'absentéisme de l'État a aussi pris la forme d'un recul grave dans des activités habituellement dévolues à l'autorité publique. Son désengagement de la politique routière et sa prise en charge par des financements internationaux ont légitimé toutes les pratiques et toutes les dérives possibles. En outre, au moment même – dans les années 1990 – où certains axes du réseau étaient refaits et goudronnés, l'entretien d'autres axes tout aussi importants était délaissé, notamment sur des routes nationales assurant l'essentiel du trafic interurbain. Deux conséquences dont on ne mesure pas encore tous les effets sur la politique routière apparaissent aujourd'hui : d'une part, la méfiance vis-à-vis d'une institution – la Direction des travaux publics – accusée de tous les maux, ce qui a amené le gouvernement à créer une Agence des travaux routiers dite autonome et dépendante de la présidence de la République ; d'autre part, la difficulté du privé – souvent représenté par des ingénieurs des travaux publics – à remplacer totalement l'État dans le domaine routier, notamment dans l'entretien.

Ainsi, le « moins d'État » ne suffit pas à définir une politique dans un secteur où, plus que jamais, les protections, les passe-droits et les marchés réservés sont la règle. Ajustement sectoriel, dérégulation, désengagement : depuis près de vingt ans, l'État sénégalais ainsi que les organisations internationales ont joué aux apprentis sorciers avec le transport³⁴.

34. Pour reprendre le terme de Pierre-Philippe Rey à propos de l'ajustement structurel. Cf. Rey (1994). Il est à noter que la succession, durant la décennie 1990, des séminaires de l'association Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne (SITRASS) qui réunit régulièrement des chercheurs et des cadres africains et occidentaux du monde des transports a été calquée sur l'évolution des courants de pensée qui traversent ce milieu. En décembre 1996, en pleine phase de déroulement des PAST et de négociation des PST, le séminaire SITRASS IV de Brazzaville a loué l'efficacité, la concurrence et la compétitivité de la chaîne de transport en Afrique subsaharienne. Le rôle de l'autorité publique y a été en permanence interrogé, voire remis en cause. Paradoxalement, c'est ce séminaire, plus que le suivant en 1999, pourtant consacré aux PST et à leur évaluation, qui a fortement insisté sur la supposée nécessaire évolution de l'État africain. Comme si, en 1999, la question de l'efficacité et des dangers des PST commençait à se poser sérieusement.

Préservation d'une fiscalité forte

L'ajustement structurel peut laisser croire à un sentiment d'impuissance de l'État face aux implacables injonctions des institutions internationales. Depuis vingt ans, les autorités ont invoqué, si le Sénégal voulait retrouver la croissance et le plein emploi pour tous, l'indispensable ajustement et la nécessaire application des conditions du FMI et de la Banque mondiale³⁵. Ce contexte, cependant, ne doit pas tromper. L'État lui-même, cette structure puissante et hypertrophiée, a été le premier à appliquer à la société et aux transports les principes de l'ajustement. Cela s'est traduit par une expansion sans fin de ce secteur, répondant en cela aux vœux de croissance par l'entreprise privée et l'emploi. Cela a aussi permis à l'État de générer des recettes supplémentaires tout en faisant supporter aux populations les effets de l'ajustement et, au secteur du transport, les affres de la compétition à outrance.

Pendant qu'il a laissé le secteur gérer les contradictions de l'ajustement (d'un côté, secteur générateur de richesses et d'emplois, de l'autre, accentuation des difficultés pour rentabiliser les véhicules et dégradation du service de transport), l'État a continué d'engranger les dividendes de la libéralisation. Il a ainsi préservé un impressionnant dispositif fiscal que la libéralisation des importations a peu entamé. Différents éléments de la fiscalité tendent à montrer qu'il a profité – et profite encore – du développement des importations. Par le jeu des taxes sur les produits importés, il engrange des recettes qui alimentent son budget et enrichissent aussi différents opérateurs, intermédiaires et agents publics. Sur les importations de véhicules et de pièces détachées, les chiffres officiels des droits perçus, publiés par le ministère de l'Économie, des Finances et du Plan, donnent, sur la période 1992-1996, une recette moyenne annuelle de l'ordre de 2,6 milliards de francs CFA. Les droits retirés des autorisations attribuées par la DTT, pour la mise en circulation des véhicules (immatriculations, visites techniques, licences de transports, auxquelles on ajoute les permis de conduire), sont moins élevés : 705 millions de francs CFA en moyenne par année, sur la période 1995-1997. Mais le plus intéressant est la fiscalité perçue sur les carburants : entre 1994 et 1997, chaque année, l'État a touché en moyenne 58 milliards de francs CFA (soit près de 15 % des recettes fiscales perçues au titre de l'année 1997³⁶). Même si, à la suite de la dévaluation de 1994, des baisses sur les droits et taxes à l'importation ainsi que des ajustements

35. Le président Diouf qui a été le maître d'œuvre des PAS au Sénégal a souvent utilisé cet argument dans ses discours à la nation. L'ouvrage de l'ancien Premier ministre d'Abdou Diouf, Mamadou Lamine Loum, est à ce titre révélateur. Cf. Loum (2001).

36. Données retirées du ministère de l'Équipement et des Transports (1998) et du ministère de l'Économie, des Finances et du Plan (1999).

sur les taxes perçues sur les carburants ont été enregistrés, les sommes en jeu restent importantes pour le budget de l'État.

La libéralisation des filières d'importation – notamment des véhicules et des pièces détachées³⁷ – et la dérégulation quasi totale du secteur des transports doivent donc se comprendre aussi par rapport aux enjeux financiers qu'elles révèlent.

Les contradictions d'un secteur

Dans le rapport de force engagé avec l'autorité publique, les organisations professionnelles, sensibles aux attentes pressantes d'une base de plus en plus large³⁸, n'ont revendiqué qu'une plus grande liberté. Cependant, devant les coups de boutoir de l'État libéral, certaines d'entre elles ont aussi tenté de replacer le débat autour de l'avenir du transport routier.

Les agitations

Durant ces dernières années, différents mouvements de protestation ont montré combien le secteur était sensible aux ajustements et combien aussi il était divisé sur les revendications. Ainsi, en 1991, les deux fédérations patronales de transporteurs ont chacune soumis un mémorandum à l'État qui a réagi, en juillet de la même année, en prenant une série de quinze mesures propres à répondre aux attentes du secteur. C'est dans ce contexte que la seconde fédération a déposé un préavis de grève qui s'est traduit – le 8 juillet 1991 – par un arrêt de travail de 24 heures de l'ensemble de ses adhérents, tous transports confondus. Une longue réunion s'en est suivie, satisfaisant *a priori* les transporteurs. L'autorité publique n'est cependant pas revenue sur la principale revendication des

37. Différentes observations confirment le fantastique développement de cette filière : le môle 2 du port de Dakar, où sont situées les Douanes, est une ruche en effervescence permanente que fréquentent douaniers, transitaires et clients souvent aisés. Le service des Mines, dans le quartier de Colobane, est également et quotidiennement en ébullition : par jour, près de 100 véhicules y seraient immatriculés et des dizaines de personnes se sont imposées comme intermédiaires utiles pour les démarches administratives. Aux Domaines (service des impôts), situés dans un autre quartier de Dakar et où les vignettes et autres taxes sont payées, ces mêmes intermédiaires opèrent chaque jour pour « débrouiller » l'obtention de papiers. Enfin, dans certaines rues, comme l'ancienne rue 13, à proximité du carrefour Castors, des vendeurs de pièces détachées sont de plus en plus nombreux et présents à travers de vastes et beaux magasins.

38. Caractérisée par l'existence de multiples fédérations et syndicats de transporteurs et l'omniprésence de la Confédération nationale des travailleurs du Sénégal (CNTS). Cf. *Le Soleil* (23 août 1991).

transporteurs qui demandaient le durcissement des conditions pour accéder à la profession : « [...] la politique libérale du gouvernement veut permettre à tout Sénégalais d'entreprendre des activités commerciales lui permettant de subvenir honnêtement à ses besoins. Donc tout candidat transporteur doit pouvoir être libre de s'insérer dans la profession. Seuls des critères techniques relatifs aux matériels de transport doivent être imposés³⁹ ».

D'autres mouvements de protestation ont eu lieu au cours de la décennie 1990. En particulier, au cours de l'hivernage 1993, une grève de deux jours, portée par un syndicat de chauffeurs, a été décrétée. Le dernier mouvement remonte à août 2000 lorsque deux contestations, à Dakar et à Kaolack, se sont terminées par une grève nationale générale de 48 heures (durée finalement ramenée à 24 heures). À Dakar, les taxis urbains ont protesté contre l'anarchie engendrée, selon eux, par la présence des taxis clandestins. À Kaolack, les taxis urbains ont pris prétexte de la concurrence, selon eux illégale, des taxis-mobylettes pour barrer les rues de la ville et les routes d'accès à la capitale du Saloum. Dans les deux cas, le mouvement social a traduit l'irritation d'une partie des professionnels contre la concurrence d'autres éléments du secteur qui seraient dans l'illégalité. Par conséquent, le gouvernement et les services du ministère des Transports ont dû intervenir pour régler les problèmes. Dans les deux cas, ces contestations renvoient aux processus qui conduisent à l'élargissement paroxysmique de la base sociale du secteur – liberté d'installation et d'exercice de l'activité – et qui commencent à poser problème. Ces événements montrent que le transport routier, dans sa forme et son fonctionnement actuels, est arrivé à la limite de son développement et, qu'à force de devenir populaire, il est aussi facteur de divisions (entre ceux qui sont déjà dans le secteur et qui voudraient protéger leur situation, et ceux qui voudraient bien y entrer).

Malgré leur incontestable manque de coordination, ces nombreux mouvements de protestation ont accentué la pression sur un État affaibli par le PAST et aujourd'hui souvent débordé par les organisations syndicales. Celles-ci ont finalement pris l'initiative et devançant désormais les décisions administratives. Le dernier exemple en date, illustrant l'absence de politique prospective et stratégique, a été donné à l'occasion de l'augmentation en octobre 2000 des tarifs de transports urbains et interurbains de voyageurs : en effet, à la suite de la hausse des carburants en septembre 2000, une partie des transporteurs, unilatéralement, a décidé d'augmenter ses tarifs, parfois de 15 %. Or, depuis six ans, aucune hausse n'avait été promulguée par les pouvoirs publics. Finalement, devant le

39. Interview du DTT, *Le Soleil* (7 août 1991).

fait accompli, alors que la logique des transporteurs allait l'emporter et devenir le moyen de règlement de la crise, la puissance publique a, dans l'urgence, publié un décret portant mention des augmentations des tarifs de transport. Ce qui, après coup, a fait dire à l'un des responsables du ministère des Transports : « On a été pris de vitesse ⁴⁰ ».

Entre libéralisation et protection

Même si la crainte de la concurrence est grande, la lecture des revendications est explicite : l'objectif visé depuis le début des années 1980 – c'est-à-dire depuis le début de l'ajustement sectoriel et la montée des courants contestataires dans les fédérations – a été de rechercher en permanence la diminution, voire la suppression, des taxes prélevées et des contrôles exercés sur l'activité de transporteur. Dans ce contexte, les tracasseries administratives et fiscales ont toujours été perçues comme excessives. En 1998, un dirigeant fédéral listait lui-même les revendications satisfaites en 1994 et insistait, notamment, sur le montant des taxes⁴¹ :

- les mutations : de 1 500 francs par cheval pour les vieux véhicules, et 3 000 pour les neufs, à 1 000 francs pour tous ;
- les permis de conduire : de 15 000 à 10 000 francs ; la taxe sur le dépôt du permis poids lourd passant de 4 000 à 2 000 francs ;
- les patentes : de 20 000 francs par an pour les cars et taxis, et 50 000 pour les autres véhicules, à 18 000 francs pour les premiers et 30 000 pour les autres ;
- la licence de transport : de 30 000 à 15 000 francs ;
- les infractions : de 6 000 à 3 000 francs.

Dans le même entretien, le responsable syndical faisait aussi le point sur les tracasseries administratives et bureaucratiques incompatibles, selon lui, avec le métier de transporteur, et sur les changements apportés :

- paiement de la taxe annuelle sur les véhicules à repousser du 31 mars au 10 mai de chaque année, c'est-à-dire à la fin de la période des gros trafics générés par la traite ;
- versement de la patente à déplacer de mai à août ;
- visite technique à effectuer dans les capitales régionales (contrairement à la situation précédente qui nécessitait automatiquement un retour sur Dakar) ;

40. En 1991 déjà, le directeur des Transports terrestres avouait un peu naïvement dans la presse : « La plupart des doléances des transporteurs sont satisfaites. » Cf. *Le Soleil* (7 août 1991).

41. Cf. *Profil* (1998).

- arrêt de la détention provisoire des chauffeurs à la suite d'un différend avec les forces de l'ordre ;
- disparition de la boîte à pharmacie dans les véhicules ;
- suppression du port obligatoire de la ceinture de sécurité.

Compte tenu des difficultés financières des transporteurs, soumis à la rude concurrence d'un secteur en pleine expansion, l'abaissement des taxes et contrôles a représenté une nécessité vitale. De même, en réaction à une trop rapide et trop forte déréglementation, les transporteurs, chauffeurs et « coxers » se sont organisés localement, dans les gares routières – ce que la Banque mondiale appellerait des cartels – pour instaurer et faire respecter des pratiques permettant à chacun de travailler. Ainsi, un « tour de rôle » fait office de loi dans les gares routières⁴². Même si ce système enlève au chargeur ou au voyageur la possibilité de choisir son véhicule et ne contribue pas toujours à l'amélioration de la qualité et à la diversification des services, il atténue la concurrence. Les transporteurs sont divisés sur cette pratique qui protège aussi les opérateurs précaires, moins capables d'accéder aux marchés de transport dans des conditions de concurrence totale. Si bon nombre de transporteurs de marchandises échappent à ce système, en ayant leurs propres réseaux de clients, il est plus difficile aux transporteurs de personnes de s'y soustraire.

À force de revendiquer, les professionnels du transport routier ont atteint des limites au-delà desquelles la survie du secteur et sa crédibilité sont entamées. Ainsi, une partie de ces mesures ne concerne que les transporteurs et les chauffeurs de poids lourds, et ne s'applique pas aux autres usagers de la route. De même, sur un axe donné, les infractions ne sont comptabilisées par chauffeur et véhicule qu'à raison... d'une par trajet (pas plus), évitant ainsi au chauffeur des contrôles ultérieurs alors que l'infraction subsiste. Ces mesures desservent le secteur en renforçant inutilement le sentiment d'une autorité publique bienveillante. La disparition de la boîte de pharmacie, pour anecdotique qu'elle soit, et la suppression du port obligatoire de la ceinture de sécurité contribuent à dédouaner le secteur de toute responsabilité vis-à-vis de la sécurité routière et entretiennent le cercle vicieux de la dégradation des conditions d'exercice de l'activité et de la précarité.

Avec l'ajustement, le secteur s'est enfoncé dans ses propres contradictions. La présence à différents échelons de la vie politique et syndicale de

42. Chaque chauffeur, après avoir déchargé sa marchandise ou débarqué ses clients, s'inscrit à la gare routière sur une liste d'attente, et patiente jusqu'à ce que son tour vienne, pour repartir à plein vers une nouvelle destination. Dans le transport de voyageurs, celui qui s'avise d'enfreindre cette règle s'expose à une amende pour « maraudage » (d'un montant variable selon les régions) qui sera versée au collectif de la gare routière, mais perçue avec l'aide d'un agent de police.

multiples structures parlant au nom du transport illustre l'importance du secteur et la montée des enjeux. Mais la multiplication des interlocuteurs signifie aussi que certains leaders patronaux et syndicaux se placent, vis-à-vis de l'État, dans des dispositions particulières qui peuvent être résumées ainsi : négocier, soutenir et profiter.

Un jeu de dupes

Depuis l'indépendance, le pouvoir politique en place s'est toujours soucié du soutien du monde du transport. Sans cesse, il a eu besoin d'un transport efficient et de transporteurs fidèles pour garantir l'évacuation des produits agricoles, source de ses principales rentrées d'argent, et assurer la mobilisation des populations rurales. La présence, dans les instances syndicales, d'hommes fidèles au parti au pouvoir a permis à l'élite gouvernante de conserver le soutien des transporteurs et, s'il le faut, d'étouffer la contestation du milieu. Il n'y a qu'à mettre en parallèle le processus de libéralisation et la carrière politique et syndicale de certains leaders⁴³ pour comprendre combien, à leur façon, le pouvoir et ses affidés ont mené les réformes, tout en contenant les insatisfactions croissantes dans le secteur. Pour maintenir ses intérêts (la fiscalité, le soutien politique, la paix sociale), les pouvoirs publics ont donc négocié la libéralisation et la disparition des contraintes au coup par coup, en fonction des crises que le secteur a connues.

• Le clientélisme perdue

Les transporteurs ont trouvé des marchés dans les filières de produits agricoles nationalisées. À l'époque de l'ONCAD, l'État leur a accordé le monopole de l'évacuation de l'arachide⁴⁴. Avec la fin, en 1980, du système de transport organisé par l'ONCAD, il a continué à privilégier comme opérateur privé stockeur (OPS) des transporteurs⁴⁵, tout en ayant comme visée le souci de la fluidité qui garantit l'amélioration de la filière et la pérennité du système arachidier. La logique a également prévalu dans

43. En décembre 2000, dans un entretien avec un des auteurs, le secrétaire du bureau régional d'une des fédérations de transporteurs disait à propos de son propre leader national : « ... lui, il a travaillé pour lui, jamais pour les transporteurs... »

44. L'ONCAD a privilégié les grands transporteurs, par ailleurs proches du pouvoir en place, en leur octroyant des prêts substantiels en début de campagne de commercialisation. Cf. Caswell (1984).

45. Selon les propos d'un ancien cadre de la Société nationale de commercialisation des oléagineux du Sénégal (Sonacos). Le président de la Fédération des OPS du Sénégal est d'ailleurs un transporteur connu de la région de Kaolack.

l'autre sens : la Caisse de péréquation et de stabilisation des prix (CPSP) a eu pour tâche l'importation et la distribution du riz asiatique. La différence entre le cours mondial et le prix au détail qui a donné lieu à d'importantes marges bénéficiaires a permis de soutenir la filière de l'arachide et de renflouer les caisses publiques et du parti au pouvoir. En outre, le transport du riz vers les régions a toujours été intéressant pour les transporteurs, en raison du prix payé par kilo au prorata de la distance⁴⁶.

Aujourd'hui, le meilleur exemple de marché protégé est le transport des hydrocarbures. Sous monopole de la Société africaine de raffinage (SAR), les importations sont contrôlées par l'État et la distribution est le fait de firmes pétrolières européennes et américaines qui approvisionnent leurs dépôts et leurs stations-service, ainsi que leurs clients industriels, par le concours de transporteurs de Dakar. Compte tenu de l'intérêt stratégique des produits pétroliers, les tarifs de transport sont fixés et discutés régulièrement entre l'autorité publique, les distributeurs et les transporteurs. Ces derniers ont créé un syndicat, le Syndicat des transporteurs d'hydrocarbures du Sénégal, qui regroupe une dizaine de transporteurs ; son président est un puissant et très célèbre transporteur⁴⁷. Ce cercle très fermé est privilégié par un barème de prix fixés et entretient une relation particulière avec l'État qui dépasse largement le cadre des réunions avec les services des ministères : ces puissants transporteurs dont une partie est d'origine libanaise et européenne sont si introduits dans les réseaux influents – hommes politiques, grands chefs religieux des confréries – que l'évolution, voire la remise en cause de leur monopole de distribution est difficile, voire impossible. Le transport des produits pétroliers apparaît secondaire face aux intérêts en jeu qui assurent la pérennité du système et une rente – même disputée – pour les transporteurs.

• Le soutien politique

L'État et le parti au pouvoir se sont toujours assurés du soutien politique des transporteurs. Pour cela, l'objectif a été de s'appuyer sur quelques hommes clés du secteur que le parti au pouvoir avait attirés à lui. Ainsi, Bamba Sourang, originaire d'une famille de Saint-Louis présente dans les affaires et la politique depuis le début du xx^e siècle⁴⁸, a été un des hommes liges du PS dans le secteur du transport. Muni d'une carte de visite politique fournie, député à l'Assemblée nationale, député de la Confédération sénégalaise, président de la Commission des transports

46. Cf. Yung (1985).

47. Un des membres du syndicat : « ... on est tout le temps ensemble, on discute de tout ensemble. Des prix notamment... » Entretien du 22 août 2000.

48. Cf. Marfaing et Sow (2000).

au Conseil économique et social, et aussi président de la Chambre de commerce de Louga, il a continué, dans cette période difficile pour le secteur, à diriger la plus ancienne fédération de transporteurs, la Fédération nationale des groupements de transporteurs du Sénégal (FNGTS), créée en 1963.

De grands transporteurs sont devenus députés ou proches d'hommes politiques. Ainsi, Lobatt Fall, président de la seconde fédération de transporteurs, a été député du Parti socialiste à l'Assemblée nationale, membre également du CES et un des relais utiles des pouvoirs publics dans le milieu des transporteurs. Dans les consultations électorales, cela s'est traduit par des consignes de vote favorables aux candidats du parti au pouvoir⁴⁹, ainsi que par un appui technique très précieux qui notamment prenait la forme d'une mobilisation par les transporteurs de leurs véhicules afin de déplacer des populations ou du matériel. Dans un entretien réalisé en août 2000, un des responsables syndicaux actuels soulignait ainsi : « ... je les soutenais. Quand ils faisaient des élections, je disais à tout le monde de voter pour eux... Quand ils voulaient des réceptions, je pouvais mobiliser beaucoup de véhicules pour transporter leurs militants⁵⁰. »

• La division

L'État et aussi certains transporteurs ont profité de la division du mouvement professionnel qui a traversé le secteur à la suite des mesures de libéralisation. En 1985, la Fédération nationale des groupements de transporteurs du Sénégal, réunie en congrès, a connu une scission ayant pour objet le montant des patentes de transporteurs. D'où la création d'une seconde fédération, la Fédération nationale des transporteurs du Sénégal (FNST), dirigée par Lobatt Fall et Atou Ndiaye, tous deux anciens vice-présidents de la première fédération.

C'est avec les événements de 1991⁵¹ que la division du mouvement patronal a été menée jusqu'à son terme, lorsque Lobatt Fall, devenu président de la FNST, désapprouva les méthodes « jusqu'au-boutistes » de son vice-président, Atou Ndiaye, qui avait poussé les adhérents à arrêter le travail. S'en est suivie, au sein de cette seconde fédération, une scission qui a vu le second leader créer son propre syndicat, le Syndicat national

49. « Les transporteurs décident de voter Abdou Diouf ». Cf. *Le Soleil* (janvier 1993).

50. En 1993, lors d'un meeting, un des leaders du parti au pouvoir dans la ville de Thiès précisait ainsi les bénéfices d'un tel soutien : « En vous ayant à nos côtés, vous transporteurs, nous sommes certains du plébiscite du Président [...], car vous êtes une machine électorale qui, quand elle se met en marche, démontre toute sa perfection. » Cf. *Le Soleil* (janvier 1993).

51. Cf. *Le Soleil* (10 juillet 1991).

des transporteurs et chauffeurs propriétaires (SNTCP)⁵². Les divergences enregistrées chez les transporteurs depuis le milieu des années 1980 ont donc été bénéfiques pour l'État qui s'est servi d'hommes fidèles en tentant d'isoler, par la division, le plus virulent d'entre eux⁵³.

L'alternance politique de 2000 peut-elle changer la donne ? Les trois leaders des années 1980 et 1990 sont âgés et n'ont plus le même poids dans le milieu : ils vont, à court terme, céder la place à d'autres. Pour autant, de nouveaux leaders, soucieux des intérêts du secteur, vont-ils émerger ? La création depuis trois ans d'un groupement des transporteurs de la région de Dakar qui transcende les conflits entre fédérations peut le faire penser. Mais, l'effervescence de l'année 2000, la création de nouveaux syndicats et dans la région de Louga d'un parti politique par un transporteur laissent à penser que le combat de demain pour l'avenir du secteur risque de ressembler à celui d'hier.

La liberté d'entreprendre apparaît aujourd'hui plus grande que par le passé, mais la déréglementation et la libéralisation sont si poussées qu'une partie des professionnels s'inquiète de la trop facile entrée des postulants dans le secteur et de la faible reconnaissance par l'État de la profession (notamment par rapport aux transporteurs dits clandestins). Le secteur des transports routiers semble en proie à une véritable crise du système de régulation et les conditions de sa reproduction, sur des bases assurant son développement (économique et social), sont loin d'être stabilisées.

Du transport non « durable » ?

L'avenir du secteur des transports routiers se pose dans les termes suivants : la précarité peut-elle augmenter au point d'accélérer le processus

52. Il faudrait aussi parler des nombreuses divisions qui sont apparues, au cours de la dernière décennie, au sein de chaque sous-secteur : transport urbain dakarois, transports de bennes, etc. Des leaders locaux ont émergé, souvent autour d'une revendication précise et dans un lieu particulier (les gares routières notamment). Ainsi, à Dakar, dans le petit monde des taxis urbains, on a noté l'opposition entre Cheikh Ndiaye « Téranga », responsable du Syndicat des transporteurs et chauffeurs propriétaires (STCP), et le Syndicat des chauffeurs et transports routiers (SCTR), affilié à la CNTS. Ou encore la divergence, apparue en 2000, entre le Groupement des transporteurs de bennes de Bathie Diop (vieux leader de ce secteur) et l'Union nationale des transporteurs de bennes du Sénégal. En outre, à l'échelle du pays, la faible coordination entre les fédérations, syndicats et différents courants, favorise la multiplication des groupements locaux.

53. Atou Ndiaye évoquera toujours sa proximité avec le parti au pouvoir, sans pour autant devenir un homme politique et un élu.

de dégradation des conditions de fonctionnement du transport ou bien d'enclencher un processus de sélection « naturelle » et d'assainissement, répondant ainsi aux objectifs et attentes du PAST ? La question est de savoir si, de cette alternative, peut naître une politique à moyen et long terme.

Un secteur dégradé

Les craintes soulevées actuellement par le secteur sont réelles : congestion permanente de l'agglomération de Dakar, insécurité routière généralisée, isolement de parties importantes du territoire, irrespect grandissant de la réglementation, etc. En outre, le Sénégal ne semble pas avoir les moyens de satisfaire sa politique d'amélioration des conditions de vie et de promotion des entrepreneurs privés créateurs d'emplois et de richesses.

Précarité et insécurité

La précarité des services et des conditions de travail des transporteurs, l'insécurité routière, l'insécurité professionnelle sont les principaux indicateurs de la dégradation du secteur des transports.

- Aller plus loin dans la déréglementation et dans la dérégulation ?

La déréglementation et la libéralisation ont atteint aujourd'hui un niveau assez élevé qu'il semble difficile de dépasser. Les derniers cadres réglementaires qui subsistent encore n'exercent plus vraiment de contraintes. Il est impossible d'envisager la suppression, pour les transporteurs, des agréments et, pour les véhicules, des licences. Ces autorisations peuvent éventuellement devenir complètement gratuites (elles le sont déjà presque), mais leur existence garantit à l'administration publique, à défaut d'un contrôle effectif, un droit de regard sur l'entrée dans la profession et sur la constitution du parc de véhicules de transport. La suppression des permis de conduire et des visites techniques – autrement dit les dernières charges et contraintes qui pèsent sur les transporteurs – n'est pas non plus à l'ordre du jour. Ces contraintes et ces contrôles continuent d'avoir une valeur pour certains et constituent aussi, pour l'État, l'une des dernières emprises (et une source de revenus appréciable) sur le secteur. La libéralisation et la déréglementation trouvent ici des limites infranchissables. Les enjeux ne sont évidemment pas minces : il y va de l'aménagement du territoire, de la vie ou la survie d'un corps d'entrepreneurs et d'investisseurs, ainsi que de la sécurité routière.

Pour autant, les verrous apparaissent peu solides. La procédure d'obtention de l'agrément (unique depuis 1999) est simple et il n'existe plus aucune condition à l'entrée dans la profession de transporteur, sauf celle d'être de nationalité sénégalaise⁵⁴ et d'être inscrit au registre du commerce. De la même façon, les licences de transport sont accordées, sans conditions particulières, aux véhicules qui font l'objet d'une demande, même si elles distinguent encore le transport de voyageurs du transport de marchandises. Dans le domaine de la sécurité routière, la responsabilité de l'État est éprouvée par la délivrance de permis de conduire et par le contrôle régulier, au moment des visites techniques, de l'état des véhicules. Or, faute de moyens efficaces et de personnel suffisant pour faire passer les examens à des candidats toujours plus nombreux, la délivrance du permis de conduire ne garantit pas aujourd'hui l'aptitude de ses détenteurs à respecter les règles de sécurité en circulation. Quant aux visites techniques, un nombre impressionnant de véhicules semblent s'y soustraire⁵⁵, et un grand nombre d'autres obtiennent l'autorisation de circuler, parce que les contrôleurs finissent par se montrer compréhensifs et peu regardants. Dans ces conditions, les risques d'une aggravation de l'insécurité routière sont immédiats.

Le développement du secteur est difficilement contrôlé par une administration dont les préoccupations quotidiennes sont de signer les agréments, de faire passer les permis de conduire, d'éditer les cartes grises, de gérer les flux de demandes. Les observations menées dans les services du ministère des Transports sont à ce titre édifiantes : les employés travaillent beaucoup, mais, d'une part, ils ne sont plus très nombreux et, d'autre part, ceux qui restent sont attachés à faire tourner le système et à ne pas se faire déborder par la demande du secteur et des particuliers. Tout cela tient lieu de politique nationale des transports routiers.

• Poursuivre la précarisation de l'activité ?

L'avenir des prestations de services et des conditions de fonctionnement du secteur des transports est en jeu. On peut s'attendre à la poursuite de l'accroissement du parc, avec pour effet premier l'exacerbation de la concurrence. L'allongement de la durée de rotation des véhicules, le renforcement des difficultés d'accès aux marchés, la diminution du volume des recettes pour une même période d'exploitation devraient donc se poursuivre. La réduction des bénéfices peut être compensée par une hausse

54. Le décret 63-645 du 31/07/1963 précise que tout chef d'une entreprise de transport doit justifier sa nationalité sénégalaise et que le capital social est souscrit pour 51 % au moins par des nationaux sénégalais.

55. Selon les fonctionnaires du ministère des Transports, il serait rarissime de voir un car de type « Ndiaga Ndiaye » se présenter au centre de contrôle technique de Hann à Dakar...

des tarifs décidée par les professionnels, comme ces derniers l'ont montré en octobre 2000, après l'augmentation du prix des hydrocarbures. Les impératifs de rentabilité peuvent aussi conduire à la multiplication et à la systématisation de pratiques telles que le sectionnement des itinéraires ou encore l'interruption inopinée des voyages, quand le nombre de passagers n'est plus suffisant pour assurer la rentabilité⁵⁶.

Les conséquences tangibles de cette fuite en avant se voient tous les jours. Dans l'agglomération de Dakar-Pikine, le développement du parc est exorbitant et l'encombrement des infrastructures est général. Se déplacer reste difficile. Godard montre ainsi, dans l'article proposé dans ce même ouvrage, combien l'ajustement dans le transport a été durement ressenti par les populations urbaines. Alors que la population habitant en ville approche 50 % de la population totale, le service public de transport à Dakar a disparu (il n'a réapparu que depuis janvier 2001, et encore sous une forme fragile). Les déplacements mécanisés dans l'agglomération de Dakar-Pikine n'ont pas spécialement augmenté, restant autour de un par jour et par personne, alors que la marche à pied s'est développée (et que, contrairement à des pays voisins comme le Mali ou le Burkina, peu de moyens de transport autres comme le vélo ou la moto ont été promus⁵⁷). Par ailleurs, il est encore aujourd'hui difficile de se rendre d'un quartier à l'autre de l'agglomération quand le trajet n'emprunte pas les grands axes reliant Pikine et Guédiawaye à Dakar.

Sur le territoire national, selon le ministère de l'Équipement et des Transports (1998), l'insécurité routière a crû : de 12 276 accidents en 1995 à 15 588 en 1997, de 448 morts à 510. Le désenclavement de régions éloignées a progressé mais une grande partie des dessertes reste peu fiable, de faible qualité et relève souvent de l'incertitude et de l'aléatoire. L'état de dégradation des véhicules, conjugué à celui des pistes, participe à la piètre qualité des services, tandis que l'exacerbation de la concurrence pousse les transporteurs à se positionner sur les dessertes les plus rentables et à délaisser celles qui sont moins intéressantes, notamment les dessertes rurales et les liaisons entre bourgades voisines⁵⁸. Pour exemple, dans la région de Fatick où la densité humaine en milieu rural est pourtant la plus élevée du Sénégal (Lericollais, 1999), l'enclavement

56. C'est la pratique du « yakélé » consistant à confier les passagers d'un véhicule, à moitié plein, à un autre dans la même situation afin qu'au moins l'un des deux puisse continuer son voyage, l'autre pouvant se replacer sur une ligne plus rentable.

57. Cf. les ouvrages de SITRASS consacrés aux transports non motorisés.

58. L'augmentation de la concurrence a eu de sérieuses conséquences sur les conditions d'exploitation des véhicules. À Tambacounda, par exemple, un taxi interurbain qui arrivait de Dakar en fin de matinée pouvait, il y a quinze ou vingt ans, repartir le soir même ou, dans le pire des cas, le lendemain matin. Aujourd'hui, il lui faut patienter entre deux et trois jours. Le nombre de voyageurs a pourtant augmenté lui aussi, mais beaucoup moins vite que le nombre de taxis.

de certaines sous-préfectures comme Niakhar ou Diakhao est encore réel et se traduit, soit par l'absence d'un axe routier bitumé (rendant plus difficiles les déplacements des véhicules), soit par la faible fréquence des cars et taxis. Par conséquent, ces dessertes sont généralement réservées à des véhicules dont l'état ne permet plus d'assurer de longs voyages et qui offrent une qualité de service plus que médiocre et souvent incertaine, en raison des nombreuses pannes dont ils sont victimes.

Beaucoup d'inquiétudes

Le transport routier pose réellement problème et soulève quelques craintes. On peut noter plusieurs conséquences affectant autant les professionnels que les usagers des transports (voyageurs et chargeurs). Elles ont pour nom :

- l'augmentation de l'insécurité routière, si le parc et les routes continuent à se dégrader et si les visites techniques, ainsi que l'obtention des permis de conduire se transforment en simples formalités administratives ;

- l'accentuation des disparités spatiales et de la ségrégation socio-économique pour accéder aux services de transport, si la libéralisation et la déréglementation se poursuivent et si la concurrence augmente. Les tendances actuelles vont ainsi se développer si les pratiques tarifaires varient autant d'une région à l'autre et favorisent tel axe plutôt que tel autre, et si l'offre de service abandonne complètement certaines dessertes insuffisamment rentables ;

- l'accroissement de l'informalisation du secteur : selon Duruflé, « ... malgré ses contributions positives en termes d'emplois, de revenus et d'abaissement des coûts, il serait erroné de penser que ce mouvement puisse à brève échéance représenter un dynamisme économique autonome d'envergure capable de relancer l'économie du pays... » (1994 : 145).

Le maintien d'un secteur offrant un service aléatoire, inégal et de faible qualité, ne semble pas compatible avec les objectifs que s'est fixés le Sénégal contemporain en matière de santé, de recul de la pauvreté, de désenclavement, de décentralisation. Les ambitions qui y sont nourries pour les années à venir supposent, en effet, le rétablissement de transports de qualité. Il est, entre autres, question de « ... décentralisation de proximité... », de « ... solidarité effective entre les villes et les campagnes », de priorité accordée à « l'accessibilité géographique et financière des soins et médicaments... »⁵⁹. Les difficultés et les lacunes des transports

59. Discours de politique générale prononcé, en juillet 2000, à l'Assemblée nationale, par Moustapha Niasse, Premier ministre de l'époque (publié dans *Le Soleil*).

sont avouées : « ... le système de transport collectif demeure vétuste et insuffisant... ». Les priorités en la matière sont déclarées : « ... ramener le confort dont les Sénégalais ont besoin pour se déplacer [...] encore plus urgente est la question de leur sécurité... » ; « ... améliorer rapidement les axes de déplacement [...] qui relient avec des fortunes diverses nos 30 chefs-lieux de département, nos 10 régions et nos 320 communautés rurales »⁶⁰. La volonté d'intervention dans le secteur qui est donc affichée vise à la fois le service et les infrastructures. Ces déclarations ne laissent, *a priori*, aucun doute sur le nouvel engagement des pouvoirs publics dans la gestion du transport, au moins en matière réglementaire et de lutte contre les dérives d'un développement incontrôlé.

Des mécanismes bien ancrés

Malgré les intentions déclarées et les craintes d'une partie des professionnels exprimées en différentes occasions, la tendance à la fuite en avant dans le secteur du transport routier semble se poursuivre. D'une part, la volonté politique ne suffit pas, R. Pourtier rappelant que « ... l'économie des transports a ceci de commun avec l'agriculture : l'incantation y tient lieu d'action... » (1991 : 22). D'autre part, de nombreux obstacles se dressent sur le chemin de tout projet de réorganisation du transport routier.

Des intérêts nombreux, facteurs d'inertie

La dégradation du secteur ne s'explique pas seulement par le détournement et l'abandon des réglementations ou encore l'incapacité des professionnels à réfléchir sur l'avenir du transport routier. Il faut l'imputer aussi aux pouvoirs publics avec leur gestion patrimoniale des marchés de transport. En outre, il y a la manifestation de nombreux intérêts qui annihilent toute velléité de réforme : qui osera s'attaquer à un secteur aux effectifs pléthoriques et aux retombées sociales énormes nourrissant une quantité incroyable de petits emplois, sous-emplois et populations précaires, et comptant aussi dans ses rangs quelques personnages puissants et influents (personnalités religieuses, hommes politiques, etc.) ?

- Un transport routier difficile à réformer

Les pratiques, les qualités et les défauts du monde du transport font désormais partie intégrante du mode de vie des Sénégalais. Il est populaire

60. Cf. *Ibidem*.

au sens premier du terme, à tel point qu'ils est moins affecté par les manifestations violentes de la vindicte populaire que les sociétés publiques ou parapubliques comme la Société sénégalaise d'électricité (SENELEC) ou la Société nationale des eaux du Sénégal (SONES)⁶¹. Pourtant, les sujets de protestation se multiplient au quotidien lorsque le car tombe en panne sur une route nationale ou dans une rue de Dakar, et que la principale raison tient à l'absence totale d'entretien du véhicule. De même, lorsque les passagers, sans en avoir été informés, sont déchargés d'un véhicule dans une gare routière pour être rechargés dans un autre, occasionnant des discussions et parfois des vols de bagages. Mais, hormis les cas d'accidents – où il arrive que le chauffeur soit accusé et battu et le car détruit ou brûlé – ou de désaccords avec des apprentis sur le montant du ticket, les Sénégalais subissent les désagréments, attendent ou tentent de trouver une solution.

La relative patience des usagers (pour combien de temps ?), l'implication d'une partie d'entre eux dans l'activité du transport ou dans une activité qui en est proche, mais aussi et surtout la présence d'intérêts de quelques groupes ou personnages puissants, renforcent l'inertie du secteur et rendent toute tentative de réforme difficile et délicate.

- Des intérêts financiers grandissants dans le transport

Les marchés de transport les plus rémunérateurs sont toujours protégés, comme celui des hydrocarbures. C'est le cas de l'évacuation de l'arachide vers les huileries notamment quand le trajet implique une longue distance et le passage sur des infrastructures de tous types (la tonne est payée au prorata du nombre de kilomètres parcourus selon le type de route : de la route bitumée à la piste en terre, en passant par la piste améliorée⁶²). On peut citer aussi, malgré le contingentement des permis d'exploitation forestière, le transport de charbon de bois des régions orientales du pays vers Dakar. Ainsi, en saison sèche, certains charbonniers de la région de Tambacounda évacuent encore jusqu'à trois camions par mois.

Les importations, en exacerbant le développement du secteur de l'offre de transport routier, ont aussi enrichi bon nombre de commerçants, d'importateurs et même d'autres catégories sociales comme les fonctionnaires qui ont de l'argent à placer. Les émigrés sont de fervents investisseurs : les chauffeurs de taxi conduisent souvent des véhicules jaunes et

61. Janvier 2001 a été marqué par de violents affrontements qui ont opposé étudiants et force de l'ordre. Lors de la journée du 31 janvier, au cours de laquelle un étudiant a été tué, les manifestants s'en sont pris à deux symboles de l'État : le très classique bus de la société de transport urbain (aujourd'hui, *Dakar Dem Dikk*) et une agence de la LONASE, la société nationale des jeux.

62. Informations données par la Société nationale des graines d'arachide (Sonagraines), dissoute depuis décembre 2001.

noirs⁶³ pour des émigrés d'Espagne ou d'Italie qui en possèdent déjà plusieurs⁶⁴. Depuis quelques années, pour toutes ces personnes, la libéralisation et le développement sans précédent de l'offre de transport routier permettent d'effectuer à court et moyen terme d'intéressants placements.

À l'inverse, les transformations du système, quelles qu'elles soient, inquiètent. Depuis la fin de l'année 2000, les annonces successives d'un prochain décret, interdisant l'importation des véhicules âgés de plus de cinq ans, font craindre aux importateurs, et autres transitaires et intermédiaires, la fin de la rente⁶⁵. Dans la situation actuelle, toute rumeur annonçant le retour à la réglementation est source d'inquiétudes pour les grands opérateurs qui voient déjà leurs marges fondre et pour les plus petits qui ont cette seule possibilité de gagner leur vie à moindre coût. Ainsi, en janvier 2001, le bruit courait qu'une bonne partie de ces acheteurs parcourait les marchés d'Europe pour s'approvisionner en véhicules d'occasion et réalimenter les stocks et les parkings de Dakar⁶⁶.

Compte tenu des intérêts en jeu et des difficultés qui apparaîtront pour le faire respecter, la réelle application du décret rend sceptiques bon nombre d'interlocuteurs. Ce scepticisme laisse à penser que les intérêts privés sont actuellement plus forts que ceux de la collectivité, empêchant toute nouvelle tentative de régulation du transport routier. Il conforte l'impression très nette que l'économie sénégalaise doit plus sa croissance à une politique d'importations tous azimuts (favorisant les intérêts grandissants de nombreux Sénégalais) qu'à un quelconque développement valorisant d'abord les productions et richesses locales.

On gagne encore de l'argent dans le transport routier

Le transport routier permet encore de dégager des marges bénéficiaires importantes. Dans certains types de transport, l'investissement est

63. Ce sont les couleurs des taxis réguliers de Dakar.

64. Cf. l'article du quotidien *Le Soleil*, du 18 janvier 2001, attirant l'attention sur la nécessité de développer une nouvelle diplomatie économique, à destination notamment du Sénégalais émigré, appelé désormais « ... agent économique, partenaire, personne ressource pour la création de richesses pour notre pays à travers l'investissement et l'exportation [et l'importation] ».

65. Le décret sur la limitation des importations de véhicules âgés de plus de cinq ans est dans l'air du temps : « ... les vendeurs d'occasion redoutent les droits de douane élevés... ». Cf. *Le Soleil*, 18 janvier 2001. Au début de 2001, le décret intégré dans le nouveau code de l'environnement a, jusqu'à nouvel ordre, été suspendu.

66. L'interview d'un transitaire de la place de Dakar, le 1^{er} février 2001, confirmait ainsi la rumeur : un bateau qui était arrivé en provenance d'Anvers avait déchargé, la veille, soit le 31 janvier 2001, près de 500 véhicules.

rentable pour les propriétaires et les chauffeurs, le ou les apprenti(s) et leurs familles. Le métier de chauffeur, notamment dans le transport urbain ou interurbain de voyageurs, est aussi rémunérateur que celui de pêcheur, car la clientèle est dans les deux cas abondante et le système de commercialisation du produit direct (je pêche, je vends ; je conduis, je transporte⁶⁷). Quotidiennement, l'exercice de l'activité professionnelle génère des liquidités à même d'être réutilisées immédiatement – dans les gares routières en particulier – pour acheter des biens, payer des dettes, entretenir des personnes.

En outre, la logique d'expansion du secteur est favorable à la multiplication du nombre de conducteurs, d'apprentis, etc. Les enquêtes menées depuis trois ans par nos soins dans les gares routières, les garages ou à bord des véhicules, montrent que ce que cherche un chauffeur, c'est d'abord d'être propriétaire de son véhicule. S'il trouve une occasion ou s'il peut racheter celui qu'il conduit à son propriétaire, il tentera cette aventure et, par conséquent, libérera un emploi potentiel pour un autre chauffeur.

Le développement du transport routier tient aussi à l'existence d'un certain nombre de marchés à saisir. Ainsi, certains d'entre eux sont encore ouverts à de nombreux opérateurs : par exemple, dans le transport urbain à Dakar où, malgré l'encombrement et la concurrence, le parc s'étoffe quotidiennement de nouveaux taxis, cars et autres « clandos ». Les interviews auprès des chauffeurs indiquent pourtant que, par jour, le nombre de clients par taxi aurait, en dix ans, baissé de moitié, passant de 25 à 12 ou 13, ce qui augure une baisse conséquente des marges alors même que la course au compteur n'est plus le mode de règlement. Mais, sur leurs recettes journalières, les chauffeurs arrivent encore à dégager assez de revenus pour couvrir leurs frais et le versement quotidien d'un forfait au propriétaire. En outre, la nouvelle société publique de transport urbain, *Dakar Dem Dikk*, connaît, depuis le 1^{er} janvier 2001, un démarrage fragile, ce qui laisse encore de la place à l'expansion des véhicules de transport privés.

D'autres marchés sont de plus en plus attirants. Le transport du ciment par camion dans les différentes localités du Sénégal et des pays voisins, à partir de l'usine de Rufisque, est en pleine expansion. L'urbanisation aidant et le retour des émigrés ou de leurs mandats s'amplifiant, l'accroissement du marché de la construction immobilière est réel jusque dans les plus petites bourgades. La demande faite à l'usine de Rufisque est grandissante (près de 900 000 tonnes produites en 2000) et le transport devient véritablement un enjeu pour la bonne marche du secteur de la construction. Pour exemple, en saison sèche, ce sont plusieurs centaines

67. Selon l'un de nos informateurs.

de camions qui attendent chaque jour d'être chargés sur le parking de la cimenterie. Certains courtiers avancent même le chiffre record de 800 véhicules. Mais le marché le plus intéressant à l'avenir proviendra du transit vers le Mali : le chemin de fer étant en proie aux pires difficultés (en raison du mauvais état des voies et de problèmes d'exploitation), le basculement du fret ferroviaire sur le mode routier n'est pas à exclure. Les accords inter-États prévoyant le partage du fret entre Maliens et Sénégalais, ces derniers sont bien placés pour évacuer, à partir du port de Dakar, les marchandises destinées au marché malien (limité pour le moment à la région de Kayes, mais qui pourrait rapidement s'étendre au reste du pays, si la route vers Bamako est achevée dans les années qui viennent).

Les marges de manœuvre actuelles laissent croire que, selon les mécanismes de développement qu'il connaît, le transport reste un secteur attractif, tant pour l'investissement que pour la recherche d'un emploi. Pour autant, même si les usagers et les marchandises se déplacent et sont déplacés tant bien que mal, la précarité de ce secteur limite fortement les performances. Ainsi, un changement de mode de fonctionnement n'a aucune raison d'intervenir bientôt, sauf dans le cas d'une dégradation excessivement rapide des revenus tirés du secteur, d'un blocage du fret ferroviaire ou d'un recul des marchés protégés.

Quel changement possible ?

L'ajustement propose une transformation et un assainissement du secteur par l'établissement de l'orthodoxie économique : concurrence, faible intervention des pouvoirs publics, régulation par le marché. Mais après une longue période de libéralisation et d'élargissement du secteur, la perspective de l'assainissement, et donc de la disparition d'une partie des emplois du secteur des transports routiers, laisse entrevoir de lourdes conséquences sociales. Cependant, l'hypothèse d'une alternative au fonctionnement actuel du système de transport pensé par les pouvoirs publics, proposant une voie originale de développement entraînant l'ensemble du pays dans les échanges mondiaux (par les importations) est à étudier. Le secteur se trouve en effet dans une phase de substitution d'une organisation venant du bas, c'est-à-dire sectorielle et sous-tendue par une logique tout autant sociale qu'économique, à une organisation conçue du haut, par l'administration et un État tout-puissant.

« Formalisation » de l'informel et régulation par la concurrence⁶⁸

Les PAST amènent à penser l'avenir en termes d'assainissement et de compétitivité, impliquant forcément la poursuite de la libéralisation et de la déréglementation. L'attention est principalement portée sur les questions techniques d'administration (les permis, les visites techniques) et sur la lancinante question des routes, mais rarement sur la nature du service et les conditions de sa production. Or, l'ajustement, la libéralisation et la déréglementation comportent un aspect régulateur impliquant d'abord les petits transporteurs et touchant peu les grands transporteurs et les sociétés de transport déclarées. Le développement exacerbé du parc et de l'offre de transport potentielle préserve les intérêts de ces derniers qui disposent, rappelons-le, d'une importante assise financière et d'un réseau de relations assez dense.

Le contexte de l'évolution supposée informelle du transport routier est marqué par l'afflux de main-d'œuvre en provenance des campagnes, la raréfaction de l'emploi déclaré dit moderne, le développement du commerce et de l'émigration internationale. Des bras, un savoir-faire de marchands et des capitaux ont ainsi été mobilisés et investis dans le transport. Cela s'est en outre produit au moment de l'application des PAST et de la survalorisation de certains éléments comme l'entrepreneuriat, la liberté d'exercice de l'activité, la libre concurrence et la fin des contraintes qui a occulté ce qui fonde l'avenir des entreprises, soit les conditions dans lesquelles elles naissent, perdurent et/ou disparaissent. Les trajectoires personnelles et professionnelles de chaque transporteur apparaissent alors fondamentales pour comprendre et expliquer la montée du secteur, ses échecs comme ses réussites.

Des travaux menés en France ont montré la fragilité des jeunes entreprises de transport et le difficile maintien d'une activité dans les premières années d'existence⁶⁹. Ils ont surtout souligné combien le passé de l'entrepreneur, son histoire personnelle et professionnelle dans le transport, ses relations avec d'autres éléments du secteur – notamment les PME et les groupes de transport – expliquaient le parcours de la jeune entreprise. Dès le début de l'activité, les petits transporteurs sont confrontés à la pérennité de leur entreprise et, pour certains, entrent rapidement dans un cycle infernal qui voit se succéder à la création de l'entreprise sa

68. Selon B. Lautier, « ... la formalisation de l'informel n'est pas dénuée d'arrière-pensées politiques, quand on cherche à faire passer la relative résistance de l'économie informelle pour le signe de ce que les effets sociaux de l'ajustement économique ne sont, somme toute, pas si graves que cela... » (1994 : 71).

69. Cf. Bredeloup (1991).

disparition, puis éventuellement un redémarrage de l'activité⁷⁰. En Afrique, il est difficile de disposer de chiffres sur les disparitions d'entreprises de transport, parce qu'il n'y a pas d'enquêtes ou parce que les entreprises en question n'ont jamais été déclarées et que leur disparition est totalement invisible. L'accroissement du parc et la diminution du fret – déjà ancienne, selon les indications fournies par la DTT à la presse en 1991 – augurent cependant un *turn-over* des petites entreprises très élevé. L'aléa dans le transport constitue un des moyens de régulation, l'absence de fret ou d'occasions un jour donné empêchant le ou les véhicules de tourner, souvent pour une durée indéterminée. Quand il n'y a pas de fret, le camion ne roule pas et reste au garage. S'il y a une panne – ce qui arrive très régulièrement sur de vieux camions, cars ou taxis – le chauffeur ou le propriétaire cherche une possibilité pour réparer, sinon il laisse le véhicule en l'état et attend qu'une occasion pour réparer ou de chargement se présente.

En outre, comme il a été dit plus haut, beaucoup de propriétaires de véhicules ne sont pas de véritables transporteurs qui tirent des revenus de cette seule activité, mais des investisseurs inscrits dans une logique de captation d'une rente et qui ne sont pas dépendants des seuls revenus qu'ils tirent du transport. La baisse du rendement de leur investissement peut les conduire à retirer leur argent du secteur pour le placer ailleurs. Avec ce retrait, le niveau de la concurrence diminue certainement, mais la disparition de nombreux emplois a aussi des répercussions sociales.

L'informalisation et la précarisation du secteur sont à relier avec les processus toujours en cours de libéralisation, de diminution des contraintes, de concurrence acharnée⁷¹. Ceux-ci expliquent fondamentalement et durablement l'élargissement du secteur, mais aussi les marchés protégés peu concurrentiels et, par conséquent, l'exclusion de certaines catégories de transporteurs⁷². C'est seulement après, dans un deuxième

70. Dans un échantillon d'une centaine d'entreprises créées en 1989 dans le nord de la France et enquêtées en 1992 (soit au tout début de l'ère de la dérégulation et de la dérégulation ouverte en France), 20 % d'entre elles avaient disparu dans les trois premières années, en raison de la perte d'un marché, de l'impossibilité de rembourser leurs prêts ou de la défection de clients irrespectueux du contrat passé.

71. Ce lien était déjà très clairement exprimé en 1991 dans l'ouvrage de B. Lautier, C. de Miras et A. Morice, consacré aux relations entre l'État et l'informel. Cf. Lautier *et al.* (1991).

72. L'ambiguïté du discours sur l'informel est d'autant plus grande que le secteur lui-même ainsi que d'autres acteurs du système de transport comme les commerçants et les industriels reprennent les thèmes à leur compte en fustigeant les fraudeurs dont les transporteurs qui ne payent pas d'impôts, etc. Ce discours, venant d'un secteur dominé par les grandes entreprises et des leaders aux intérêts puissants, renvoie toujours à une opposition entre grands et petits transporteurs, ces derniers étant dépendants ou ramassant les miettes laissées par les premiers. Une revue de presse, réalisée en France au début des années 1990,

temps, que vient se greffer ce qui, aux yeux de l'État ou de certains fonctionnaires nationaux et internationaux, caractérise l'informel au Sénégal : des éléments comme la spécialisation sectorielle du transport urbain par les Baol-Baol (originaires de la région de Diourbel, anciennement appelée Baol, et très impliqués à Dakar dans le commerce et le transport) ou l'expérience du commerce réinvestie dans le transport et acquise, notamment par les mourides, au cours d'épisodes migratoires. En outre, chauffeurs et patrons du transport viennent pour tout ou partie du milieu rural qui n'a jamais pu véritablement croître en raison d'une ponction permanente de ses ressources par l'État (Caswell, 1984). Le résultat est que, à un moment ou à un autre, ces gens se retrouvent en ville ou en émigration, dans les secteurs d'activités comme le transport, le commerce ou l'immobilier, où les potentialités d'enrichissement économique existent. Et cela en dépit de la méfiance vis-à-vis de l'État et du respect de ses lois.

Une évolution alternative ?

Les politiques d'ajustement abordent le secteur sous son seul aspect économique et orientent leurs efforts vers l'établissement d'une concurrence « pure », d'un marché « sain » où la survie des entreprises serait liée à une productivité minimale. Or, le fait majeur qui caractérise l'évolution du secteur des transports est qu'il n'a pas seulement un rôle économique mais aussi un rôle social capital. Jusqu'à présent, les deux semblent être contradictoires, voire incompatibles, l'élargissement social du secteur s'étant accompagné d'une dégradation généralisée de la qualité des services et des conditions d'exploitation des véhicules.

Une alternative au mode de fonctionnement actuel du secteur ne peut se situer qu'entre les deux : entre modernité, compétitivité et précarité, entre logique libérale et logique sociale, entre déréglementation et régulation de la concurrence. Une alternative possible passe certainement par l'observation de la diversité des besoins en matière de transport. Les marchés de transport présentent effectivement une immense hétérogénéité qui ne tient pas seulement à la seule distinction entre transports routiers de voyageurs et transports routiers de marchandises. Dans le domaine du transport routier de voyageurs, il n'est pas possible de comparer le trans-

mettait en évidence exactement le même type de propos sur la moralisation et l'assainissement. Dix ans après, le transport en France est de plus en plus aux mains de grands groupes, soutenus par les principales fédérations de transporteurs ; quant aux PME, elles ont subi, de plein fouet, la concurrence et beaucoup d'entre elles ont disparu ou ont été rachetées ; les petits transporteurs, eux, constituent toujours une réserve de sécurité pour les plus grands. Cf. Lombard (1991).

port de l'agglomération dakaroise au transport urbain de la ville de Tambacounda. Il n'est pas non plus réaliste d'aborder, avec un unique dispositif, le transport interurbain sur l'axe Kaolack – Dakar et la desserte des villages situés le long de la Falémé (faisant la frontière avec le Mali). Les impératifs de transport sont en fait distincts. Entre Dakar et Kaolack, l'offre doit être abondante, régulière et offrir des garanties de sécurité importantes ; par contre, entre Tambacounda et Sadatou (sous-préfecture enclavée, située sur la Falémé, à plus de 150 km), l'enjeu est simplement l'existence même d'un service de transport conventionnel ou mixte, quel qu'il soit, pourvu que l'usager puisse compter dessus et qu'il soit bon marché. De même, pour les marchandises, de l'efficacité des transporteurs sénégalais sur le trafic de transit international vers le Mali dépendent la compétitivité du corridor et, en partie, l'activité du port de Dakar. En revanche, de Gouloumbou jusqu'à Tambacounda (séparés par 35 km), le transport de sable par camion benne, destiné aux nouvelles constructions de la capitale régionale, n'a pas à répondre aux mêmes impératifs d'efficacité. Godard souligne ainsi la nécessaire articulation entre transport local et global et précise que « [...] la focalisation sur un objectif d'efficacité des chaînes de transport international [...] risque de délaissier les objectifs de développement régional, plus diffus mais nécessaire » (1996 : 343).

L'alternative est à chercher aussi dans la prise en compte de la diversité. La déréglementation et la libéralisation ont conduit à la suppression des particularismes comme les licences régionales. Aujourd'hui, beaucoup de professionnels ou d'administrateurs du secteur regrettent l'ancien mode d'administration, pourtant fondamentalement inégalitaire et jugé par ailleurs sclérosant. Mais à bien y regarder, c'est une organisation et une régulation différenciées du transport routier que mettent en place les professionnels eux-mêmes. Par exemple, dans les campagnes, des véhicules sans âge assurent les dessertes, en dépit de garanties de rapidité, de confort, de sécurité ou de respect de la réglementation (les contrôles de police s'exercent quasi exclusivement sur les axes goudronnés, et le transport mixte est largement toléré dans les campagnes). Cette généralisation des pratiques du milieu est aussi très prégnante dans le transport de marchandises : ainsi, dans les gares routières, les parkings d'usines ou encore dans les rues commerçantes de Dakar, on peut noter des ententes pour le chargement à tour de rôle des camions, par l'intermédiaire notamment des « coxers ».

La question qui se pose est celle de la possibilité pour une administration « d'en haut » de reprendre et de s'associer aux pratiques « d'en bas », tout en limitant les importantes dérives. Légitimer et officialiser ces pratiques sont relativement aisés pour une administration qui souhaite définir une politique de transport. Ce n'est pas le cas de l'administration sénégalaise,

comprimée par une politique publique de désengagement et remise en cause dans le fondement même de ses missions par l'évolution sociale et économique du pays. Elle aura du mal à lutter contre l'informalisation du transport routier et le processus de ségrégation du milieu professionnel défavorable à beaucoup de transporteurs et d'usagers et bénéfique à un petit nombre d'opérateurs. L'enjeu aujourd'hui est bien de savoir avec quel État et quels professionnels, pour quelle population et quel territoire, le transport doit évoluer.

Conclusion

Tout en favorisant leurs propres intérêts et ceux d'opérateurs influents, les pouvoirs publics ont accentué les désordres du transport routier. Il convient de distinguer les profits des uns et les efforts des autres. La libéralisation du secteur a profité à différents opérateurs économiques. Mais les efforts réclamés, dans le même temps, par l'ajustement sectoriel des transports ont été durement ressentis à la fois par les professionnels (dont une partie est aujourd'hui inquiète) et par les populations qui affrontent quotidiennement, en ville comme à la campagne, les affres du transport. L'avenir du secteur est en jeu, car les perspectives pour un développement plus équilibré apparaissent relativement sombres. En effet, le système de prélèvement fiscal et d'importations, contribuant à l'exacerbation de la concurrence, apparaît bien en place, tandis que le désengagement de l'État et la diminution des contraintes à l'exercice du transport risquent encore de perdurer.

Les réflexions présentées ici témoignent aussi d'une prise de conscience des problèmes chez les professionnels. Le décalage entre les représentants officiels des organisations syndicales, souvent habitués aux pratiques de l'État, et les leaders et professionnels est d'autant plus grandissant que les problèmes de concurrence et de survie vécus dans les régions, les gares routières et les garages sont rarement pris en compte. Un des éléments de convergence entre les intérêts particuliers et collectifs pourrait être la dynamisation des rapports entre les organisations professionnelles, les techniciens du « terrain », les structures syndicales et les décideurs (des organisations internationales ou fonctionnaires nationaux des ministères⁷³). La reconnaissance des uns et des autres s'avère, en outre, indispensable au moment où l'intégration régionale autour de

73. Aujourd'hui encore, les acteurs du transport sont souvent exclus des séminaires de réflexion sur le transport routier qui réunissent experts des institutions internationales, administrateurs nationaux et bailleurs de fonds.

l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) et de la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), présentée comme un défi à relever pour les pays d'Afrique subsaharienne, progresse à petits pas et demande une harmonisation minimale des règles, y compris dans le transport, et non pas leur disparition⁷⁴.

L'administration et les fonctions du transport routier sont confrontées à la définition de politiques et d'actions concrètes dans un contexte où la gestion des affaires quotidiennes et la régulation sélective l'emportent. Il y va de la capacité des pouvoirs publics à dépasser les discours des institutions internationales pour inventer un mode nouveau de régulation⁷⁵ qui autorise l'adoption de mesures nécessaires à la régénération du transport routier, comme le renouvellement du parc par l'abaissement des taxes à l'importation de véhicules neufs⁷⁶, le retrait de la circulation des vieilles voitures appelées « ferrailles⁷⁷ », le maintien d'un accès réglementé à la profession, la sanction des transporteurs clandestins, la formation des transporteurs et des chauffeurs.

La mise en place de telles réformes implique la prise en compte des intérêts financiers et politiques en jeu, l'accord sur une base minimale pour le renouvellement du secteur et la réponse à deux questions d'avenir : quels transports souhaite-t-on pour les prochaines années au Sénégal et quelle place le transport a-t-il à jouer dans l'évolution de la société et de l'économie du pays ?

74. Le lecteur se référera avec intérêt au rapport pour le Commissariat général du Plan français consacré à la régionalisation comparée en Afrique subsaharienne et en Asie orientale. Cf. Hugon (1997).

75. Selon N. Curien, « Dans une organisation centrée autour d'une autorité sectorielle de régulation, l'efficacité exige que plusieurs conditions soient réunies : l'adéquation des moyens attribués à l'Autorité, en termes de ressources budgétaires et de dotation en personnel ; l'octroi de pouvoirs adaptés en matière d'investigation et de sanction qui, sans être excessifs, doivent être suffisants pour rendre l'action effective et asseoir la crédibilité ; la transparence des procédures, traduite par des consultations publiques, la motivation et la publication des décisions, ainsi que les modalités de recours en appel » (2000 : 81).

76. Ce qui a été plusieurs fois demandé, dans la décennie 1990, par les syndicats, mais jamais satisfait. Cf. Godard dans le même ouvrage.

77. Selon l'expression consacrée par les chauffeurs.

Bibliographie

- BOYE, François, 1992, « Les mécanismes économiques en perspective », dans Momar-Coumba Diop (éd.), *Sénégal. Trajectoires d'un État*, Dakar, Codesria : 39-94.
- BREDELOUP, Sylvie, 1991, « Et si la création d'entreprise restait un terrain à défricher ? », *Recherche-transport-sécurité* 29 (mars) : 47-56.
- BURMEISTER, Antje et JOIGNAUX, Guy, 1997, *Infrastructures de transport et territoires*, Paris, L'Harmattan.
- CASWELL, Nim, 1984, « Autopsie de l'ONCAD », *Politique africaine*, 14 (juin) : 39-73.
- CURIEN, Nicolas, 2000, *L'Économie des réseaux*, Paris, La Découverte.
- DIENG, Abdourahmane, 1994, « Production de données : informatisation des titres de transports terrestres au Sénégal », dans *Systèmes d'information et de formation*, édité par SITRASS, Let/CNRS-INRETS : 169-180.
- DURUFLÉ, Gilles, 1988, *L'Ajustement structurel en Afrique. Sénégal, Côte d'Ivoire, Madagascar*, Paris, Karthala.
- 1994, *Le Sénégal peut-il sortir de la crise ?*, Paris, Karthala.
- ENGELHARD, Philippe, 1998, *L'Afrique, miroir du Monde*, Paris, Arléa.
- FRAUD, Bernard, 1999, *Transports et logistiques. Situation et perspectives des infrastructures sénégalaises dans la compétitivité sous-régionale et internationale*, Dakar, Conseil économique et social.
- FREUD, Claude, HANAK-FREUD, Ellen, RICHARD, Jacques et THÉVENIN, Pierre, 1997, *L'Arachide au Sénégal. Un moteur en panne*, Paris-Montpellier, Karthala-CIRAD.
- GAKENHEIMER, Ralph, 1997, « Rapid motorization in the developing world : correlates and consequences », dans *Géographies de l'automobile et aménagement des territoires*, édité par INRETS et Université de Nanterre : 149-156.
- GODARD, Xavier, 1996, « Transport local, transport global, quelle articulation ? », dans *Efficacité, compétitivité, concurrence : la chaîne de transport en Afrique subsaharienne*, édité par SITRASS, Let/CNRS-INRETS : 339-343.
- GODARD, Xavier et TEURNIER, Pierre, 1992, *Les Transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement structurel*, Paris, Karthala.
- 1994, « Cars rapides à Dakar », *Histoires de développement* 25 (mars) : 35-39.
- HAMELIN, Patrick, 1985, *Situations et conditions de travail des conducteurs de poids lourds transportant des marchandises, origines sociales et carrières professionnelles, éléments du genre de vie*, Arcueil, ONSER.

- HAZEMANN, Yves, 1992, « Routes et routiers du Sénégal au xx^e siècle : les sources de l'histoire des transports », in Hélène d'Almeida-Topor, Chantal Chanson-Jabeur et Monique Lakhroum (éds), *Les transports en Afrique, XIX-XX^e siècles*, Paris, L'Harmattan : 210-221.
- HIBOU, Béatrice, 1999, « Banque mondiale : les méfaits du catéchisme économique », *Politique africaine*, 71 (octobre) : 58-74.
- HUGON, Philippe, 1993, *L'Économie de l'Afrique*, Paris, La Découverte.
1997, *La Régionalisation comparée en Afrique subsaharienne et en Asie orientale*, Paris, Commissariat général du Plan.
- KAYSER, Bernard et TRICART Jean, 1957, « Rail et route au Sénégal », *Les Annales de géographie*, 356 : 328-350.
- LAKE, Louis-Albert et TOURE, Seydou Nourou, 1985, *L'Expansion du bassin arachidier, Sénégal 1954-1979 : approche cartographique et interprétation dynamique*, Paris, INSEE.
- LATOCHE, Serge, 1998, *L'Autre Afrique, entre don et marché*, Paris, Albin Michel.
- LAUTIER, Bruno, 1994, *L'Économie informelle dans le Tiers-Monde*, Paris, La Découverte.
- LAUTIER, Bruno, DE MIRAS, Claude et MORICE, Alain, 1991, *L'État et l'informel*, Paris, L'Harmattan.
- LERICOLLAIS, André, 1999, *Paysans sereer*, Paris, IRD.
- LO, Moustapha, 1999, « Le PAST du Sénégal : évaluation sommaire et leçons », dans *Les Projets sectoriels des transports en Afrique subsaharienne : bilan et réflexions*, édité par SITRASS, Let/CNRS-INRETS : 123-130.
- LOMBARD, Jérôme, 1991, *La Sous-Traitance dans les transports routiers de marchandises*, Villeneuve d'Ascq, INRETS.
1994, *Entrepreneurs de transport dans le nord de la France. De la création à...*, Arcueil, INRETS.
1996, « La question vivrière sénégalaise au-delà du transport », dans *efficacité, compétitivité, concurrence : la chaîne de transport en Afrique subsaharienne*, édité par SITRASS, Let/CNRS-INRETS : 357-367.
- LOUM, Mamadou Lamine, 2001, *Le Sénégal au 1^{er} avril 2000*, Dakar.
- MARFAING, Laurence et SOW, Mariam, 1999, *Les Opérateurs économiques au Sénégal*, Paris, Karthala.
- MBODJ, Mohamed et BECKER, Charles, 1999, « De la traite à la crise agricole. Historique des échanges commerciaux dans le Sine », in André Lericollais (éd.), *Paysans sereer*, Paris, IRD.
- 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.
- MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS, 1998, *Mémento sur les*

- transports terrestres au Sénégal*, Dakar, Direction des Transports Terrestres.
- POURTIER, Roland, 1991, « L'inéluctable défi des transports », *Politique africaine*, 41 : 22-31.
- REY, Pierre-Philippe, 1994, « Auto-organisation de quartiers "irréguliers" de Dakar-Pikine (Sénégal) et remise en question du concept de secteur informel », *Cahiers du Gemdev*, 21 : 35-44.
- SALL, Mamadou Moustapha, 2000, *Atlas du Sénégal*, Paris, Éditions Jeune Afrique.
- SITRASS, 1995, *Les Transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Cas du Burkina Faso*, Lyon –Arcueil, Let/CNRS-INRETS.
- 1995, *Les transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Cas du Mali*, Lyon–Arcueil, Let/CNRS-INRETS.
- TEURNIER, Pierre, 1999, « Révision du cadre institutionnel des transports urbains à Dakar : un processus délicat », dans *Les Projets sectoriels des transports en Afrique subsaharienne : bilan et réflexions*, édité par SITRASS, Let/CNRS-INRETS : 311-317.
- VAN CHI-BONNARDEL, Régine-Nguyen, 1978, *Vie de relations au Sénégal. La circulation des biens*, Dakar, IFAN.
- YUNG, Jean-Michel, 1985, *La Filière mil dans le bassin arachidier au Sénégal*, Paris, Ministère des Relations extérieures.

Presse

- Le Soleil*, 10 juillet 1991
- Le Soleil*, 7 août 1991
- Le Soleil*, 23 août 1991
- Le Soleil*, janvier 1993
- Profil*, 1998
- Le Matin*, 07 septembre 2000
- Le Soleil*, 18 janvier 2001

Annexe 1. Quelques chiffres clés sur le transport au Sénégal⁷⁸

Part des transports dans le PIB en 1996 = 9,5 %
(agriculture = 9,9% ; industries = 12,4% ; commerce = 25%)

Réseau classé (dont l'entretien revient à l'État) en 2000 :
Routes revêtues = 4 508 km (2,3 km / 100 km²)
Routes non revêtues = 10 311 km (5,24 km / 100 km²)

Situation du parc (immatriculé) fin 1996

Genre	Nombre	Pourcentage
Voiture particulière	86 248	65,6
Camionnette	15 947	12,1
Autocar	10 215	7,8
Camion	8 582	6,5
Tracteur routier	2 437	1,8
Semi-remorque	2 891	2,2
Remorque	183	0,1
Véhicules spéciaux	729	0,6
Tracteurs agricoles	110	0,1
Total (hors deux roues)	127 342	96,9
Deux roues	4 112	3,1
TOTAL	131 454	100

Age du parc en 1996 :
Moins de 5 ans : 10,5%
De 5 à 15 ans : 46%
De 15 à 25 ans : 35,5%
Plus de 25 ans : 5,5%
Indéterminé : 3%

Nouvelles immatriculations :

	1981	1983	1985	1987	1989	1991	1993	1995	1996
Nombre total	3 307	4 833	4 815	7 507	7 658	6 471	9 241	5 243	9 663
% de neufs	68	68	56	42	33	32	21	?	?

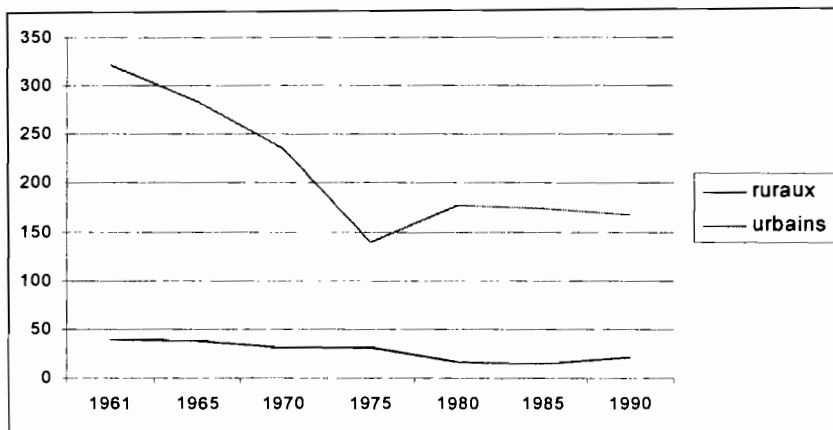
Consommations annuelles de carburant (en tonnes) :

1984	1990	1997
180 874	209 665	262 475

78. Source : ministère de l'Équipement et des Transports (1998).

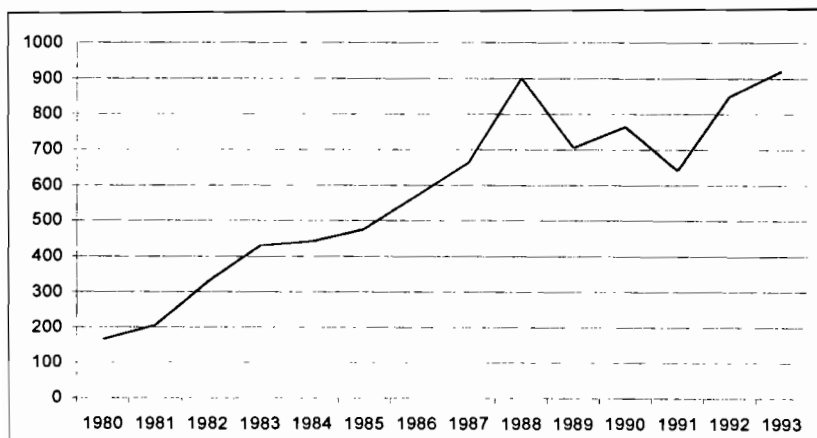
Annexe 2. Figures

Figure 1. Évolution des revenus en milieu rural et urbain



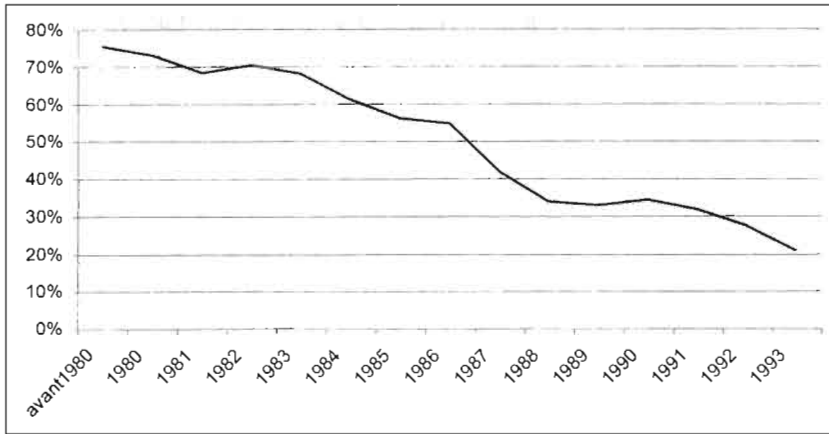
En milliers de francs CFA constants / an
 Source : Duruflé (1994).

Figure 2. Évolution du nombre de nouvelles immatriculations de véhicules de transport de marchandises



Source : ministère de l'Équipement et des Transports (1998).

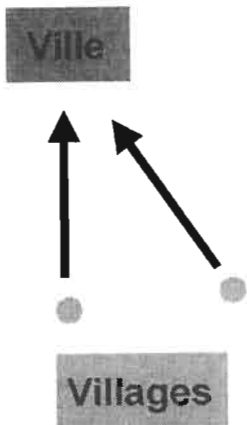
Figure 3. Évolution du nombre de véhicules neufs parmi les nouvelles immatriculations de véhicules de transport de marchandises (en %)



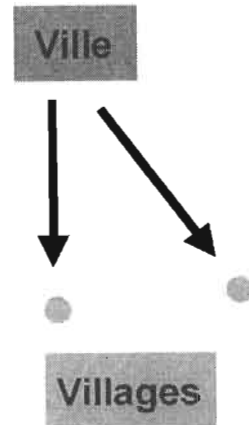
Source : ministère de l'Équipement et des Transports (1998).

Figure 4. Le type de transport « horaire »

Matin :

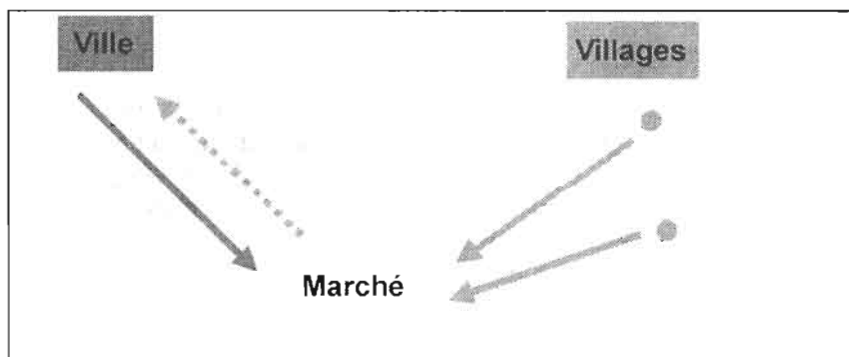


Soir :



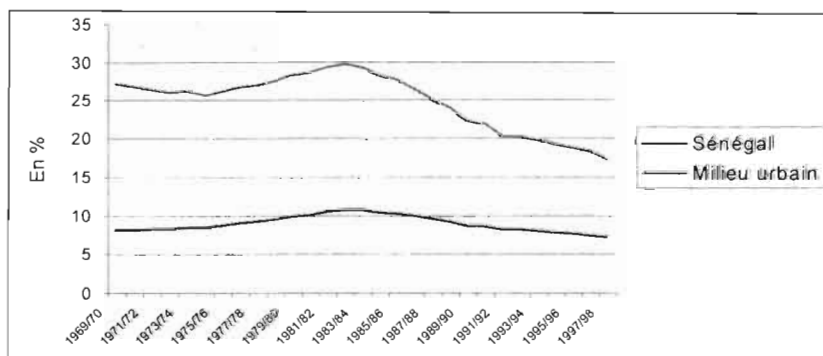
Source : Ninot (travaux en cours de publication).

Figure 5. Le type de transport vers les marchés hebdomadaires



Source : Ninot (travaux en cours de publication).

Figure 6. Évolution de nombre de fonctionnaires pour 1 000 habitants



Source : ministère de l'Économie, des Finances et du Plan (1999).

Annexe 3. Liste des sigles

AART	Agence autonome de travaux routiers
CELCO	Cellule de coordination
CETUD	Conseil exécutif des transports urbains de Dakar
CNTS	Confédération nationale des travailleurs du Sénégal
CPSP	Caisse de péréquation et de stabilisation des prix
DPS	Direction de la prévision et de la statistique
DTP	Direction des travaux publics
DTT	Direction des transports terrestres
ESMU	Enquête emploi sous-emploi et chômage en milieu urbain de Dakar
ESP	Enquête sur les priorités
FNGTS	Fédération nationale des groupements de transporteurs du Sénégal
FNTS	Fédération nationale des transporteurs du Sénégal
IRD	Institut de recherche pour le développement
ONCAD	Office national de commercialisation et d'assistance au développement
OPS	Opérateur privé stockeur
PAST	Programme d'ajustement sectoriel des transports
PST 2	Projet sectoriel des transports n°2
SAR	Société africaine de raffinage
SATEC	Société d'assistance technique et de coopération
SCTR	Syndicat des chauffeurs et transports routiers
SENELEC	Société sénégalaise d'électricité
SODEVA	Société de développement et de vulgarisation agricole
SOMIVAC	Société de mise en valeur de la Casamance
SONAGRAINES	Société nationale des graines d'arachide
SONACOS	Société nationale de commercialisation des oléagineux du Sénégal
SONES	Société nationale des eaux du Sénégal
SNTCP	Syndicat national des transporteurs et chauffeurs propriétaires
STCP	Syndicat des transporteurs et chauffeurs propriétaires
TRO	Tarifcation routière obligatoire (en France)