

OÙ SONT LES GARES ? PROFESSIONNELS CONTRE USAGERS DANS L'ESPACE POLITIQUE DU TRANSPORT À DAKAR (SÉNÉGAL)

Jérôme Lombard

La montée des opérateurs privés de transport collectif s'est traduite par une évolution sans précédent des lieux d'embarquement et de débarquement de la clientèle. Concentrée depuis l'après-guerre dans les sites organisés par les autorités publiques, l'offre s'est déployée, à la faveur de la libéralisation des années 1980, à travers tout l'espace métropolitain dakarois, dans de nouveaux lieux appelés garages puis gares routières. Même aménagés par l'État ou les collectivités locales, ces derniers sont dominés par le secteur privé : la régulation du trafic, l'entretien, parfois le recouvrement des taxes jusqu'à la gestion globale des sites, sont effectués par le privé.

Ce changement d'organisation non seulement s'accompagne d'un changement de paradigme, mais il traduit aussi l'évolution de la stratégie politique du pouvoir sénégalais. Celui-ci s'est dessaisi de ce secteur au moment même où il avait besoin de libéraliser l'économie. Parmi d'autres secteurs d'activités, le transport lui a servi d'exutoire pour trouver des emplois et des revenus aux chômeurs, migrants ruraux, déflatés de la fonction publique. Il a ainsi assuré sa survie politique dans un contexte de forte contestation.

En prenant appui sur l'exemple de trois sites de transport de l'agglomération de Dakar, représentatifs de l'évolution dans le temps de cette stratégie politique, nous montrons ici combien la survie du pouvoir a constitué l'essentiel de l'agenda politique des 50 dernières années au détriment d'une organisation sociale et économique du système de transport équitable et d'un

aménagement de l'espace de transport équilibré. Les tentatives d'aujourd'hui pour rééquilibrer le système et l'agglomération paraissent vaines, tant les enjeux sociaux et politiques sont majeurs et les chantiers à réaliser énormes. Elles traduisent plutôt une nouvelle évolution de la stratégie politique du pouvoir, à travers la quête d'un électorat urbain spécifique qui passe par la mise en marché irréversible du transport et de son espace.

I - LA GARE INTERURBAINE DE POMPIERS OU LE SYNDROME DE L'ACCÈS IMPOSSIBLE AU CENTRE

Par sa localisation, à proximité du quartier central de l'agglomération de Dakar, la gare de Pompieri symbolise toute la politique des premières décennies postindépendance : un contrôle strict des moyens de transport autres que publics, un seul espace réservé aux opérateurs privés de transport interurbain, une incitation à utiliser les transports collectifs publics urbains pour se rendre au centre. Par là même, selon une vision bureaucratique, l'État entend organiser le transport dans l'agglomération, en ne laissant à personne d'autre, notamment à l'initiative privée, le soin de s'imposer dans le paysage. Pompieri est la seule concession accordée à cette dernière.

1.1. Pompieri : un symbole hautement politique

Au départ, la gare de Pompieri n'est qu'un terrain nu, sableux, au cœur du tissu urbain dakarois. Dans les années 1950, un seul entrepreneur d'origine libanaise y gare ses bus en attente de clientèle. Après l'indépendance, avec la prolifération des lieux de chargement et l'augmentation du nombre de véhicules, l'ensemble des garages de transport interurbain est déplacé à proximité de l'autoroute, au bas du Plateau, derrière la caserne des Pompieri, sur une simple esplanade où des baraques sont déguerpies¹⁸¹. Dès 1965-66, les premiers transporteurs sénégalais d'origine africaine investissent le site. Un vieux transporteur raconte à l'envi combien il lui a fallu batailler ferme pour faire reconnaître aux premiers occupants le droit des Africains à venir s'y installer, allant même jusqu'à sensibiliser le président Senghor¹⁸². Avec l'arrivée des Sénégalais, les destinations se démultiplient. Si, au début, les Libano-Syriens concentrent en leurs mains les principales directions, telles que Rufisque, Thiès, Diourbel, Kaolack ou Mbour, laissant aux Africains les destinations nouvelles, telles que la région du fleuve Sénégal, rapidement, ceux-ci les supplantent sur l'ensemble des itinéraires. Jusqu'au début des

¹⁸¹ « Une journée à la gare routière de Pompieri : triste visage pour une capitale », *Scoop*, 03 mai 2001.

¹⁸² Entretien, 06 novembre 2002.

années 1970, Pompiers n'est qu'un terrain à peine aménagé. En 1972¹⁸³, la gare est enfin goudronnée.

Le site

Plusieurs centaines de véhicules sont garés là, chaque jour, dans cet espace vaste d'à peine plus d'un hectare (1,5 ha)¹⁸⁴. L'offre en véhicules est tellement importante que, quel que soit le moment de la journée, chaque départ est compensé par une arrivée : aucun emplacement vide ne le reste bien longtemps¹⁸⁵. L'encombrement est renforcé par la présence de minicars de 15 places et de minibus de 35 à 45 places dont l'emprise au sol est plus importante que pour une berline et qui manœuvrent difficilement. De même, 1 à 2 camions de 10 à 15 tonnes en partance pour la Guinée stationnent avec marchandises et passagers dans l'enceinte de la gare. Le summum est atteint avec l'entrée depuis quelques années d'autocars de 60 places qui ont été autorisés à pénétrer dans la gare pour certains types de dessertes (Gambie). 21 destinations ou lignes dites « tableaux » sont proposées sur le site, auxquels sont « affectées » plusieurs dizaines de personnes. Le chef de ligne, son ou ses adjoints (appelés encaisseurs), des *coxeurs* principaux, des apprentis¹⁸⁶, des bagagistes (*lagalagal*), des aides bagagistes, des rabatteurs situés à l'entrée de la gare ou dans l'allée qui mène au « tableau », des vieux chauffeurs ou *coxeurs* à la retraite qui passent la journée à glaner quelques pièces qu'ils partageront le soir entre eux, des jeunes bien connus qui déambulent et cherchent à aider, des gosses prêts à donner un coup de main, des colporteurs, etc. Les professionnels indiquent que les tableaux les plus fournis compteraient jusqu'à 40 personnes, soit au total plusieurs centaines d'individus pour plus de 20 destinations.

L'offre en services liés à l'activité de transport proprement dite est rare. Le regroupement des chauffeurs, affilié au syndicat majoritaire, a son bureau dans la gare ; une succursale d'un groupe d'assurances est présente ; une station-service propose carburant et premiers entretiens. Ce qui domine, ce sont les ateliers d'entretien et de réparation : quelques uns sont disposés le long de l'enceinte, mais la plupart sont situés derrière la gare, dans la partie Nord, dans un entrelacs de ruelles, cabanes et autres baraques. La dispute pour l'espace entre les mécaniciens et le regroupement de chauffeurs est rude : le site est totalement saturé et a besoin d'être agrandi, et l'espace gagné sur les ateliers pourrait être occupé par les voitures. Les mécaniciens résistent, ils sont présents depuis les années 1970 et ont formé des générations d'apprentis. Ils sont nécessaires à l'activité de la gare et bénéficient en outre de la légitimité dévolue par les pouvoirs publics.

Le long du mur d'enceinte, se succèdent environ 250 commerces, « télécentres », bazars, commerces de vêtements ou de cassettes, restaurants,

¹⁸³ « La nouvelle gare routière sera ouverte le 1^{er} juillet prochain », *Le Soleil*, 29 mai 1972.

¹⁸⁴ La capacité maximale de stationnement serait de 600 véhicules (POPESCO-CDCI, 2001).

¹⁸⁵ En 2000, on comptabilisait le matin 135 arrivées à l'heure.

¹⁸⁶ Ils lavent les véhicules, y dorment la nuit et font office de surveillants. Ils peuvent un jour devenir chauffeurs.

garages vendeurs de pièces détachées, chambres louées aux chauffeurs, etc. Quelques grands magasins de meubles, des entrepôts de céréales, situés dans la partie Est, complètent l'offre commerciale. Seul un immeuble d'un étage trône le long d'une des allées. Des chauffeurs de la gare demandent à ce que les commerçants soient déguerpis mais ceux-ci sont aussi transporteurs.

Le trafic

Le nombre de véhicules en partance chaque jour de la gare de Pompiers a presque triplé en 30 ans : de 330 à 820 départs quotidiens (Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, 1974 ; POPESCO-CDCI, 2001). L'encombrement de la gare, son éloignement géographique de secteurs entiers de la ville, ainsi que la croissance du nombre de véhicules de transport ont cependant provoqué l'apparition, dans les quartiers, de nombreux garages sauvages dont l'offre directe à destination de bourgades secondaires de l'intérieur du pays concurrence directement celle proposée à Pompiers. Les destinations les plus demandées sont celles du « bassin arachidier » : Thiès, 174 départs ; Kaolack, 139 ; Mbour, 95 ; Saint-Louis, 80. Touba, la seconde ville du pays par la population, n'apparaît qu'en huitième position (31 départs). La concurrence des minicars loués par les *dahira* mourides urbaines explique en partie cela. Le fait aussi que Touba soit peuplée de personnes qui, souvent, habitent Dakar modère le trafic à destination de la cité mouride.

La gestion

Si l'État a construit et aménagé la nouvelle gare de Pompiers, dite « assainie et fonctionnelle », par la suite, sa gestion en régie directe a été dévolue à la ville de Dakar. À Pompiers, différents services de la municipalité ont en charge les postes afférents à la gestion de la gare. La Perception municipale reçoit le produit des collectes quotidiennes des taxes auprès des commerçants, transporteurs, chauffeurs. La Division de l'Aménagement urbain s'occupe des éclairages, des infrastructures, du nettoyage, de l'agrandissement des commerces. Enfin, la Division Halles et Marchés gère les commerces, les personnels de collecte, d'entretien et de sécurité. Chaque départ de taxi (la majorité) occasionne le paiement d'un droit de stationnement versé aux collecteurs, soit pour 800 véhicules quotidiens au moins 240 000 francs CFA ; mais, en juillet 2003, les services de la Perception municipale soulignaient que seulement 110 000 francs CFA étaient perçus¹⁸⁷. Tous les véhicules en partance ne paient pas leur taxe et invoquent différents problèmes. Selon les chauffeurs, l'entretien et la sécurité sur le site ne sont pas à la hauteur des taxes prélevées ; d'autres soulignent qu'ils ont déjà payé un droit d'entrée dans le périmètre de la région du Cap-Vert et qu'ils n'ont pas à être imposés une seconde fois.

Les vicissitudes rencontrées sur le site de Pompiers par les collecteurs de taxes renvoient à l'incohérence de l'organisation municipale en charge de la gestion des gares. La coordination entre services apparaît inexistante et complique le bon déroulement des activités de gestion, d'entretien, de

¹⁸⁷ L'étude POPESCO fournit les mêmes ordres de grandeur. Le montant récolté varie cependant selon le moment de l'année, l'organisation mise en place, l'équipe présente à la tête de la ville.

planification. De même, la compétition entre la ville de Dakar et les autres communes urbaines de l'agglomération, pour la mainmise sur les recettes générées par les gares, est vive et explique pourquoi les chauffeurs paient une taxe à l'entrée dans la Région du Cap-Vert (taxe au départ destinée à la Communauté urbaine de Dakar, aujourd'hui dissoute, désormais récupérée par les municipalités locales), puis une taxe à Pompiers. Les conséquences de ces dysfonctionnements sont visibles : l'absence d'entretien, de services publics, d'éclairage provoque congestion du site, insalubrité et insécurité. Un chauffeur s'interroge : « [...] *l'espace est mal entretenu, il y a beaucoup d'insalubrité, d'insécurité la nuit, l'éclairage fait défaut. Les chauffeurs venant des autres régions ont un problème de dortoir. Beaucoup dorment dans leur véhicule* ». Les services de la Perception municipale estiment que le bien public que représente la gare routière a un statut ambigu dans la société sénégalaise parce qu'il est considéré à la fois comme n'étant à personne et en même temps à tout le monde. D'où les abus, les débordements, l'utilisation de l'espace à d'autres fins que les simples embarquements et débarquements de la clientèle. Un fonctionnaire de la mairie ajoute : « *la gare routière est un microcosme de la société sénégalaise où le respect des règles du lieu public est inexistant : on y fait la cuisine, c'est un dépôt, il y a des garages mécaniques. Les habitudes culinaires sont ainsi totalement inadaptées à un lieu public* ». Le gérant de la station-service renchérit : « *le dialogue est difficile avec les gens du transport : ils ne sont pas instruits, font ce qu'ils veulent, ne connaissent rien, ne respectent rien ni autrui. Leur intérêt se limite au capot de leur voiture, ils se fichent des autres et des conséquences de leurs actes pour la collectivité et l'espace public* ».

Ces propos semblent dédouaner les autorités publiques d'une quelconque responsabilité dans l'aménagement et l'entretien de la gare de Pompiers et renvoient l'échec de la gestion du site aux professionnels et à leurs représentants. Or, le regroupement des chauffeurs ne gère que l'organisation des départs selon la logique du « tour de rôle », en prélevant, pour chaque inscription sur la liste de départ de chaque tableau, un forfait variable selon le type de véhicules. Les sommes récoltées quotidiennement se monteraient à près de 40 000 de francs CFA, soit environ 14 millions de francs annuels (POPESCO-CDCI, 2001), et seraient ventilées entre le regroupement et le syndicat d'affiliation. La fonction du regroupement est de servir d'intermédiaire entre les pouvoirs publics et les chauffeurs, de faire remonter les revendications, non d'aménager le site (même s'il peut y participer et sensibiliser les professionnels).

L'enjeu que représente la mainmise sur la gare de Pompiers et sur les professionnels présents, notamment les chauffeurs, semble l'emporter sur toute autre considération. Depuis sa création, et jusqu'au début des années 1990, Pompiers était la seule grande gare organisée dans l'agglomération de Dakar, sujette à toutes les contestations et objet de toutes les attentions de la part des pouvoirs en place. La grande fédération de transporteurs y était présente, ainsi que le syndicat des travailleurs du transport, qui servait de courroie de transmission entre le monde des chauffeurs et le Parti socialiste.

L'aménagement du site de Pompiers et la bonne marche du service de transport offert aux clients sont dépendants des rapports de force en vigueur sur

la gare. Le regroupement et les professionnels sont pris dans la tourmente des conflits politiques et syndicaux que la mairie, sans beaucoup investir dans l'aménagement de la gare, n'essaie pas de dépasser : en son sein, les parti pris sur l'évolution du site et sur l'irresponsabilité des professionnels l'emportent sur toute autre considération d'organisation et de développement harmonieux, au détriment des usagers.

1.2. Un système de transport contraignant

Située au sud de la presqu'île, la gare de Pompiers est éloignée des principaux bassins de population. L'urbanisation de l'agglomération n'a fait qu'accentuer ce décalage entre offre de transport sur le site et lieux de résidence des usagers potentiels. Comment expliquer la permanence de ce choix de localisation alors que la demande est située au nord-est de la presqu'île ? La principale explication tient à la politique appliquée par le pouvoir en place dans les années 1960 et 1970 et qui visait à contenir l'afflux massif de populations au centre, par l'intermédiaire d'une organisation très stricte du système de transport qui privilégiait la compagnie publique et le transport des fonctionnaires, scolaires et corps habillés.

Le développement extensif de la ville de Dakar, par croissance périphérique des quartiers d'habitation et délocalisation des bidonvilles et des classes populaires du centre vers la banlieue, a été voulu par les pouvoirs en place dans le pays. Dans les années 1920, au nord du Plateau, la Médina, réservée aux employés noirs du quartier français, voit le jour. Dès l'après-guerre, l'édification des cités pavillonnaires pour les fonctionnaires est lancée : c'est cet immense chantier qui traverse quasiment toute la presqu'île d'ouest en est, de Fann à Hann en passant par les quartiers Liberté et Dieupeul. Les classes populaires sont reléguées dans les dunes de sable du nord-est de la presqu'île : à partir de 1953, commence ainsi l'édification de Pikine qui fait suite au déguerpissement des bidonvilles du centre de Dakar.

Si deux systèmes de transport doivent être distingués au sein de l'agglomération de Dakar (le transport interurbain, le transport urbain), ils se rejoignent tous les deux par la logique qui les sous-tend : l'accès au centre est rendu difficile et contrôlé. Jusqu'au début des années 1990, ces deux systèmes, étanches l'un par rapport à l'autre, ne peuvent s'interpénétrer en raison de réglementations spécifiques et d'itinéraires particuliers propres à chacun d'entre eux. Les conséquences sur l'implantation des terminaux de lignes et sur la répartition spatiale des flux sont à l'époque spectaculaires. Les flux interurbains n'empruntent que la route nationale RN 1, à partir ou à destination de la gare de Pompiers. Les minibus et les taxis-brousse qui n'ont pas de licence urbaine ne peuvent travailler dans la région de Dakar. Tant que la tâche urbaine ne dépasse pas le quartier de Grand Yoff, la gare de Pompiers fait office de gare centrale pour tous les flux interurbains de l'agglomération. Mais, à partir du moment où les Parcelles Assainies sont créées (dans la décennie 1970), que la ville de Pikine se dédouble avec l'apparition de

Guédiawaye et que les extensions Est de l'agglomération émergent (année 1990 et 2000), la gare de Pompiers se retrouve complètement excentrée et cette logique d'accès unique à l'offre de transport sur le site de Pompiers quelque peu anachronique. La création de la gare de Thiaroye, sur la RN 1, supplée un temps l'enclavement de Pompiers. Quant au système de transport urbain propre à Dakar, il est encore plus contraignant. Les lignes de transport public sont orientées Nord Sud et relient les terminaux de banlieue à ceux du centre-ville (Place Leclerc ou Palais de justice par exemple), devenus les lieux clés de l'espace de transport dakarais. Les « cars rapides » qui transportent les classes populaires sont réduits à desservir des quartiers spécifiques et à emprunter des itinéraires particuliers (Grand Dakar ou Médina par exemple). Les axes menant au centre sont par conséquent dégagés de tout embouteillage.

1.3. Une catégorie d'usagers particulièrement privilégiée

Pour le pouvoir, contraindre l'accessibilité au centre revient à limiter les dérives du privé et à privilégier la compagnie publique. Il s'appuie sur sa base électorale et sur les forces vives qui soutiennent le gouvernement et la politique de modernisation entreprise depuis l'indépendance, à savoir les fonctionnaires qui logent dans les cités pavillonnaires et dans tous les lotissements des sociétés nationales disséminés dans une première couronne (Gellar, 2002). Si le prix est variable selon le nombre de sections empruntées, les abonnements pour les fonctionnaires, les salariés du privé, les étudiants et les élèves, ainsi que les dispenses pour les corps habillés permettent aux autocars de la compagnie publique de drainer une bonne partie de la demande. Les populations des quartiers ignorés par cette dernière doivent adapter leurs déplacements : pour aller à Dakar, elles se rendent la plupart du temps aux terminaux de la SOTRAC, à pied, en « car rapide » ou en taxi clandestin.

Cette politique dure un temps et correspond à la présidence de L. S. Senghor (jusqu'en 1981). À partir de cette date, et pour conforter l'hégémonie de son parti sur le pays, le nouveau président, Abdou Diouf, change de stratégie politique et économique. Le système de transport et les localisations des gares routières s'en trouvent modifiés.

II - LA GARE URBAINE DE GRAND YOFF OU LE LIBÉRALISME ENTRE DANS LE TRANSPORT

Le nouveau président prend en compte l'évolution du contexte politique et institutionnel du pays. Il libéralise l'économie et favorise l'accès de milliers de personnes à des secteurs autrefois relativement fermés. L'urbanisation de la presqu'île et les errements de la SOTRAC ne permettent plus un bon acheminement de la population des banlieues éloignées : celle-ci devient de plus en plus contestataire, notamment aux élections de 1988. Le transport constitue ainsi un secteur tout à la fois intéressant pour les chômeurs et les migrants ruraux et stratégique pour le pouvoir en place. L'entrée en scène

massive de nouveaux transporteurs permet à ce dernier de régler à moyen terme la question du transport dans la presqu'île, tout en s'octroyant une nouvelle légitimité politique. L'évolution du transport se traduit dans l'espace par l'explosion des terminus sauvages et l'érection de nouvelles gares dans le système de transport dakarois.

2.1. Une gare irrégulière située dans un quartier populaire

Grand Yoff Khar-Yallah constitue une des communes d'arrondissement parmi les plus peuplées de Dakar : 140 000 habitants en 2006, selon des estimations de l'Agence sénégalaise de statistiques. La vie à Grand Yoff est rythmée par les migrations pendulaires des ouvriers et des apprentis, deux des catégories les plus représentées parmi une population active qui a trouvé dans l'économie populaire le secteur-clef pourvoyant emplois et filets sociaux. « *No man's land au milieu des champs de manioc* » selon un professionnel du transport, à l'heure où les premiers lotissements fleurissent en 1965 pour abriter les déguerpis des bidonvilles centraux de Dakar, Grand Yoff incarne l'espace refuge de nombreux migrants ruraux. À l'époque, le choix de ce site, alors très éloigné du centre, tient à la fois du bannissement des « classes dangereuses » et de la logique d'aménagement puisqu'il préfigure l'extension urbaine à venir. Aujourd'hui, avec la suprématie démographique des communes de Guédiawaye et de Pikine, le quartier de Grand Yoff fait office d'espace-tampon entre le centre et la périphérie, ce qui contribue à renforcer le rôle de la gare dans le fonctionnement général des transports de la péninsule du Cap-Vert¹⁸⁸.

Le site : un désordre apparent

À l'image de l'ensemble des quartiers de la commune où la rue joue un rôle d'espace multifonctionnel de déplacements, d'échanges commerciaux et de palabres, le fonctionnement de la gare rend compte de la puissante extraversion qui régit les relations socio-économiques entre vendeurs et clients, entre offre et demande de transport. C'est une atmosphère fiévreuse qui règne dans ce lieu où, derrière un désordre apparent, chacun s'affère à son activité : les vendeurs d'arachides et les gargotières arpentent le périmètre de la gare ou somnolent dans l'attente du client ; les apprentis haranguent les usagers de « cars rapides » au milieu du tohu-bohu provoqué par les chassés croisés des véhicules ; les cirieurs de chaussures et les boutiquiers occupent une partie de la voirie. C'est autour d'un terrain privé, sorte de plate-forme bitumée occupée par une station-service, que sont éparpillés les opérateurs de transport. L'emprise de la plate-forme et de ses différents utilisateurs se poursuit sur la voie publique et déborde même jusqu'au stade voisin, en y essayant des activités de vulcanisateurs (ou réparateur de pneus), de laveurs de voitures et de mécaniciens.

¹⁸⁸ Cf. pour cette section le travail d'Emmanuel Salliot (2003).

Un environnement dégradé

Le site de la gare de Grand Yoff répond bon gré mal gré aux besoins des populations. Mais la position relativement centrale qu'elle occupe dans le système actuel des transports de l'agglomération est susceptible d'être remise en cause par l'obsolescence des infrastructures qui compromet la fluidité du trafic. Les problèmes posés par l'état déplorable des équipements sanitaires et de la chaussée, par l'éclosion d'implantations sauvages d'aires de réparation, sont insuffisamment pris en compte par la collectivité locale, à l'exception de quelques campagnes de ramassage des déchets et de désensablement de la route, et par le principal regroupement de chauffeurs. L'aspect dégradé de la gare est tacitement accepté par les professionnels. Les usagers, quant à eux, expriment leur mécontentement en accentuant à leur tour, par des actes inciviques¹⁸⁹, l'état déplorable des infrastructures de transport.

Une plate-forme multimodale irrégulière pour quels opérateurs ?

Avec ses 12 têtes de lignes urbaines, la gare de Grand Yoff peut faire figure de plate-forme multimodale fonctionnellement intégrée au dispositif de transport dakarois, grâce à la proximité de l'autoroute et à sa situation stratégique entre centre et banlieue. Perçue par beaucoup d'opérateurs et d'agents des services techniques comme la seule gare qui « ne tourne pas encore le dos » à Dakar, en jouant tant bien que mal son rôle d'interface, elle se révèle l'unique plate-forme à assurer conjointement une desserte verticale des zones à forte densité de population (sens Dakar/banlieue) et une desserte horizontale sur l'axe aéroport-Rufisque. Son caractère urbain et irrégulier ne suffit pas à bien comprendre le site. L'activité interurbaine qui s'y déploie et les quelques efforts produits par la municipalité pour légaliser le site d'exploitation rendent compte du flou qui entoure à la fois sa vocation et son statut¹⁹⁰. Relayant cette impression d'opacité, la recherche des origines des premières implantations d'opérateurs de transport sur le site se solde par des déconvenues qui tiennent à l'absence de relais susceptibles de distiller la mémoire des lieux, en raison de la rotation rapide interne aux métiers.

Disposant de l'appui de l'ancienne équipe municipale (avant 2002), de la collaboration économique du gérant de la station-service et d'une installation précoce sur le site, le GIE de chauffeurs de minibus occupe, depuis le milieu des années 1980, les abords de la station-service avec deux de ses trois têtes de lignes. Le regroupement comptabilise une centaine de membres dont 60 % sont chauffeurs-proprétaires. Au total, 400 chauffeurs s'inscrivent chaque jour sur les différentes directions. Pour les destinations interurbaines (Thiès), il est rare d'assister au respect du rang, le chauffeur préférant laisser ses passagers à un autre véhicule en partance pour cette ville pour récupérer ceux désirant retourner pour le centre-ville. Ce système de transvasement, nommé *yakale*,

¹⁸⁹ Il est fréquent de voir des usagers uriner le long du rang formé par les cars, en raison de l'absence de tout point d'eau ou de latrines.

¹⁹⁰ La carrière emblématique de l'ancien maire socialiste s'est construite sur la base d'accords et de pressions de toutes sortes qui l'ont vu, en 1997, régulariser l'activité de la gare routière et organiser le prélèvement des taxes de stationnement sur l'ensemble des opérateurs, y compris les taxis « clandos ».

constitue une source de discordance majeure entre usagers et chauffeurs. Aux pratiques du rang et du *yakale*, s'ajoute celle du *yorou* qui consiste en un maraudage déguisé : plutôt que de respecter le rang et de s'inscrire au tableau le matin, le chauffeur commence à charger ses clients un peu plus loin sur la ligne, à un prix inférieur à celui habituellement pratiqué. En endossant la casquette du *yorouman*, le chauffeur ne respecte pas les arrêts prédéfinis, ce qui, en poussant l'usager à la pratique de la marche forcée, entraîne la généralisation du marchandage systématique ou *waxale*.

Le GIE des taxis officiels, jaunes et noirs, regroupe plus de 60 chauffeurs, parmi lesquels plus d'une quinzaine ne sont pas embauchés : ils travaillent au mieux comme *siroumen* (chauffeurs en second), en prenant la relève l'après-midi des conducteurs titulaires. Afin de limiter l'inactivité de ces derniers, le bureau du GIE a mis en place un système permettant à deux d'entre eux d'être désignés chaque jour pour gérer le rang. Suite aux arrangements particuliers les liant avec les membres de l'ancienne équipe municipale et à l'appui prodigué par le leader syndical et par les agents des services techniques de Dakar, les chauffeurs du GIE des taxis jaunes et noirs disposent d'un emplacement stratégique, le long de l'autoroute.

Les taxis « clandos » se sont installés sur le site en 1982. Le regroupement comporte 130 chauffeurs qui, ne disposant pas d'un emplacement attitré, ont partie liée avec le gestionnaire de la station-service qui leur offre l'emplacement contre l'utilisation prioritaire de ses pompes à essence. Les taxis « clandos » entretiennent des relations équivoques avec la municipalité de Grand Yoff. Même sans disposer de licence d'exploitation, ils versent une somme mensuelle pour les droits de stationnement qu'ils s'acquittent auprès des villes de Pikine, Guédiawaye ou de Dakar, pour des raisons « *d'inefficience de la décentralisation sur Grand Yoff* », selon le représentant du regroupement.

Le garage des taxis bagages (ou de marchandises) constitue un repère bien visible pour un client potentiel. Une dizaine de véhicules sont alignés le long de la route principale mais pas moins de 40 taxis bagages sont habitués aux lieux et effectuent des dessertes très flexibles. Les trajets les plus fréquents les emmènent vers l'intérieur du pays mais ils peuvent effectuer des déménagements sur Dakar. À une organisation du type GIE, assumant la gestion du garage et les rapports entre chauffeurs, s'est substituée une entente tacite où l'autonomie de chacun est de rigueur. Le changement de statut des taxis bagages n'a pas empêché la mairie de réitérer l'usufruit du terrain, acquis voilà 10 ans, contre le paiement quotidien d'un droit de stationnement s'élevant à 250 francs CFA par véhicule. Les professionnels, à tour de rôle, sont délégués par la mairie afin de distribuer les tickets attestant la régularité de l'activité.

Dans un concert de harangues à destination des clients, les apprentis ou receveurs de minibus s'activent devant les arrêts de Pikine, Guédiawaye, Rufisque ou Thiès. Accrochés à la portière des « cars rapides » ou des *ndiaga ndiaye*, en équilibre sur le marchepied, lorsque survient le moment pour les usagers de s'acquitter du prix du service, l'apprenti peut compter sur son sens aigu de la physionomie pour se faire délivrer le montant du billet. Détenteur du trousseau contenant la recette de la journée, il s'est vu conférer progressivement un statut primordial dans le système : non seulement il est gestionnaire mais il

divulgue aussi des informations au chauffeur et, du coup, bénéficie d'une perception fine de l'évolution de l'activité sur le site.

La gare de Grand Yoff abrite plusieurs cohortes de rabatteurs ou *coxeurs*. Pour certains arrêts, les rabatteurs s'organisent sur la base d'une alliance tacite où prédomine la recherche de la rentabilité individuelle. Pour les arrêts des lignes vers Rufisque, Thiès ou le port, les rabatteurs doivent se soumettre au règlement intérieur du GIE des chauffeurs, tandis qu'un GIE de *coxeurs* travaillant sur les deux arrêts de Pikine dispose d'une organisation indépendante en raison d'une implantation pionnière sur le site (1989). Ce GIE comprend 40 *coxeurs*, répartis en 2 brigades. Chaque matin, ils se répartissent le travail de la journée, sous l'égide du chef de section qui détermine les ordres de passage. Le *coxeur* attend son tour, *coxe* sur cinq cars, reçoit des mandats de la part des apprentis et dispose alors d'une pause d'une heure. Les *coxeurs* savent qu'il vaut mieux rester sur place, puisque l'importance du trafic peut, à certains moments de la journée, réduire largement le temps d'attente entre deux tours. Le GIE a intégré des jeunes, surnommés *raguadierou*, qui suppléent les titulaires dans leur activité. Depuis quelques années a été mis en place le système du salaire mensuel. Comme dans de nombreux regroupements, la caisse du GIE a vocation à développer le soutien à ses membres en cas de besoin (baptême ou décès). Elle offre aussi l'opportunité de réaliser des projets générateurs de revenus complémentaires ainsi que l'opportunité de concrétiser une aspiration à la mobilité sociale.

2.2. L'espace de transport dédié aux opérateurs privés

Le système de transport interne à l'agglomération a évolué au gré des dysfonctionnements de la société de transport public¹⁹¹. Lorsque celle-ci était toute puissante, les « cars rapides » étaient peu nombreux et présents seulement sur quelques itinéraires. Des terminaux créés par les transporteurs existaient cependant dans les quartiers populaires et dans les villages historiques de la presqu'île et étaient reliés aux garages du Plateau. Il n'y avait pas de gare officielle. Avec l'extension des zones habitées vers le nord et le nord-est, et alors que la SOTRAC peinait de plus en plus à assurer son service, les « cars rapides » ont progressivement réapparu et de nouveaux points de chargements et déchargements sont devenus des arrêts majeurs du système de transport urbain : le carrefour Grand Yoff-route de l'aéroport, l'entrée de Pikine (*Buntu Pikine*).

Ce qui a déclenché l'apparition de grandes gares de transport urbain dans le centre et le sud de la presqu'île, c'est l'émergence dans les années 1990, à la demande de l'État, des transports rapides entre banlieue et centre-ville, proposés par les *ndiaga ndiaye*. Quelques aménagements routiers ont aussi transformé l'espace aux alentours d'arrêts importants, faisant de ceux-ci des gares d'interconnexion entre types de transport et entre quartiers. Les arrivées de lignes de *ndiaga ndiaye* au sortir de l'autoroute ou de la VDN ont ainsi fait évoluer des stations-service ou des carrefours en garages majeurs (tableau 2) :

¹⁹¹ Cf. pour cette section Lombard *et al.* (2004).

au Plateau, rue de Tolbiac (garage Tolbiac) ou au débarcadère de Gorée (garage Esso-Port) ; à la Médina, le trottoir du magasin Hypersahm (garage Sahm). Colobane, arrêt de « cars rapides », est devenue un terminal de *ndiaga ndiaye* pour les populations qui veulent se rendre à l'université ou à la Médina et une vraie gare va être créée, le long de l'autoroute. En banlieue, d'autres arrêts se sont doublés de terminaux de bus destinés au centre, notamment à Grand Yoff et à *Buntu Pikine*. Avec le temps et le peu de contraintes imposées aux opérateurs privés, ces derniers ont envahi tout l'espace urbain, opérant autant dans les quartiers populaires que sur les lignes rapides banlieue-centre, proposant alternativement du transport urbain et du transport interurbain.

Les « cars rapides » et autres *ndiaga ndiaye* restent concentrés sur les principaux axes de la presqu'île, à savoir les plus rentables, ceux qui desservent le centre à partir de la banlieue (et l'inverse le soir). L'organisation spatiale du transport privé remplace à l'identique celle du transport public : les minibus circulent sur les grands axes, les quartiers qui en sont éloignés restant uniquement accessibles par taxis collectifs ou à pied. La répartition des arrêts de minibus montre l'exacerbation de la logique privée. Les arrêts de *ndiaga ndiaye*, grands véhicules de 40 places, sont situés sur les axes routiers majeurs alors que ceux de « cars rapides », tout en respectant la logique d'axe, sont implantés sur les boulevards et avenues secondaires et irriguent plus finement les quartiers d'habitations (Pikine, Parcelles Assainies ou Grand Dakar). La distinction entre les deux types de véhicules permet aux habitants de quartiers populaires de disposer en permanence d'une offre en « cars rapides » alors que, sur les grands axes, en dehors du matin et du soir, la raréfaction des *ndiaga ndiaye* est visible. Cependant, la compétition entre véhicules sur les grands axes supprime de plus en plus ce qui reste de l'ancien découpage de l'espace de transport. Désormais, les *ndiaga ndiaye* empruntent les itinéraires réservés aux « cars rapides ». La hausse de l'offre sur certains lignes peut satisfaire la population, mais la variation des itinéraires est extrêmement grande et fonction des impondérables et des choix des opérateurs : pannes, embouteillages, pratique du *yakale*, etc.

Alors que la nouvelle offre privée distinguant deux dessertes, rapide et locale, aurait pu être pensée pour mieux irriguer et drainer les quartiers traversés, c'est fondamentalement la « radialisation » des flux et la course à l'argent (quel que soit l'axe, le véhicule ou le chauffeur) qui priment. Le déficit de l'ensemble urbain Pikine Guédiawaye en services de base, tels que lycées, hôpitaux, gares routières (BIPE-TER, 2000), est si important que les populations de ces banlieues, évaluées au recensement de 2002 à plus d'un million de personnes¹⁹², sont obligées de se rendre à Dakar pour trouver satisfaction. L'étude BIPE-TER souligne nettement l'orientation des flux quotidiens de personnes en direction des quartiers du sud de la presqu'île. Le Plateau (208 000 déplacements comptabilisés chaque jour), la Médina

¹⁹² Pour les deux communes de Pikine et Guédiawaye dont la population dépasse celle du département de Dakar (955 000 habitants).

(240 000), la route de Ouakam où se situe l'université, la zone industrielle derrière Colobane, sont ainsi rejoints quotidiennement par des vagues de travailleurs, étudiants, chômeurs, personnes démunies à la recherche d'une opportunité.

Cette « axialisation » des déplacements accroît dans la presqu'île les inégalités spatiales. Habiter à distance des axes routiers constitue un handicap. Dans les villes de banlieue, ainsi que dans les marges de la presqu'île et sur le front d'urbanisation, dès que l'on se situe à l'écart des axes routiers, la desserte en transports collectifs apparaît médiocre voire mauvaise (Godard, 2002a). Sans voiture particulière, sans taxis de banlieue, difficile de sortir du quartier dans la journée. La marche représente un pis-aller dans ces secteurs géographiques (zones d'urbanisation récente et quartiers traditionnels) où habitent trois-quarts des ménages pauvres de l'agglomération (Diaz Olvera, 2002) : elle limite le rayon d'action des personnes et les oblige à prendre un véhicule motorisé payant. Le long des grands axes, la desserte est par contre jugée assez bonne à bonne et ouvre des possibilités de déplacement plus grandes. Les secteurs concernés regroupent à la fois les habitats de standing, planifiés lors d'opérations immobilières, dans lesquels la voiture individuelle s'est imposée, et une partie des quartiers populaires restructurés, datant de l'époque coloniale ou récents, où le transport collectif s'est amélioré.

Tableau 2 : Gares routières de l'agglomération de Dakar officiellement recensées en 2000-2005

	POMPIERS	THIAROYE GARE	COLOBANE	GRAND YOFF	BUNTU PIKINE	PETERSEN
Trafic	Interurbain	Interurbain	Urbain Interurbain	Urbain Interurbain	Urbain Interurbain	Urbain
Date de création	1963	1976 ?	Années 1990	Années 1990	Années 1990	2001
Date de disparition						
Localisation	Bas du plateau	Autoroute, Thiaroye Poste	Pont de Colobane, autoroute	Carrefour route de GY-route de l'aéroport	Porte de Pikine, autoroute	Centre, Plateau
Motif 1 de création	Arrivée des flux interurbains	Arrivée des flux interurbains	Arrêt de « cars rapides »	Arrêt de « cars rapides »	Arrêt de « cars rapides »	Regroupement des garages dans un espace désaffecté
Motif 2			Arrêt des <i>NN</i> pour Médina et université	Arrêt des <i>NN</i> allant en ville	Arrêt des <i>NN</i> allant en ville	

Tableau 2 : Gares routières de l'agglomération de Dakar officiellement recensées en 2000-2005 (suite)

	LAT-DIOR	ESSO-PORT (PETERSEN)	SAHM (PETERSEN)	TOLBIAC (PETERSEN)
Trafic	Urbain	<i>Urbain</i>	<i>Urbain</i>	<i>Urbain</i>
Date de création	1998	<i>Années 1990</i>	<i>Années 1990</i>	<i>Années 1990</i>
Date de disparition		2001	2001	2001
Localisation	Plateau	<i>Gare ferroviaire</i>	<i>Médina</i>	<i>Bas du Plateau</i>
Motif 1 de création	Regroupement des garages	<i>Terminus des NN dans une station-service</i>	<i>Terminus des NN sur un trottoir</i>	<i>Terminus des NN sur un trottoir</i>
	GARAGE EL MALICK (LAT-DIOR)	GARAGE JEAN JAURÈS	PARCELLES ASSAINIES	
Trafic	<i>Urbain</i>	Urbain	Urbain	
Date de création	<i>Années 1960</i>	Années 1960	2002	
Date de disparition	1998			
Localisation	<i>Haut du Plateau</i>	Haut du Plateau	Centre Parcelles	
Motif 1 de création	<i>Terminus de « cars rapides »</i>	Terminus des « cars rapides »	Regrouper minibus, taxis « clandos »	
Motif 2		Refus d'intégrer Lat-Dior	Réactiver une gare de la compagnie publique	

NN : Ndiaga Ndiaye. En italiques : gares ayant disparu et ayant intégré soit celle de Petersen, soit celle de Lat-Dior.

Sources : Enquêtes J. Lombard ; POPESCO-CDCI, 2001.

2.3. De nouvelles gares, de nouveaux électeurs

Pour le pouvoir en place, libéraliser l'accès au centre dans les années 1980 et surtout 1990, c'est d'abord suppléer les défaillances de la SOTRAC dont les autobus, usés, ne parviennent plus à offrir un service de qualité, dans toutes les parties de la ville. Ouvrir les itinéraires aux « cars rapides » et aux *ndiaga ndiaye*, c'est aussi permettre à nombre de migrants ruraux, de chômeurs, de déflatés des entreprises publiques de trouver à s'employer en une période de régression économique marquée. Les conséquences spatiales sont importantes et visibles : dans l'agglomération, sur des arrêts de « cars rapides », viennent se greffer des garages sauvages qui progressivement, comme tous les autres, s'organisent et, pour certains, deviennent officiels (Colobane). Par ailleurs, sur les grands axes de desserte, de multiples arrêts sont institués à la fois par les chauffeurs, les apprentis, les *coxeurs* et les riverains.

L'émergence en de multiples points de la capitale d'une offre privée, y compris interurbaine, remet en cause l'esprit qui avait guidé les concepteurs du système de transport dans les années 1960. Le contrôle de l'accès au centre par l'instauration d'itinéraires précis pour les opérateurs privés, le recours quasi impératif à l'offre SOTRAC pour se rendre au centre de Dakar, l'obligation pour les chauffeurs de l'interurbain de charger ou décharger à Pompiers et d'en repartir (sans marauder dans la ville ou dans les quartiers)¹⁹³ sont des dispositifs devenus obsolètes. Désormais, l'accès au centre (sauf le quartier historique du Plateau, cependant régulièrement envahi par des « cars rapides » ou *ndiaga ndiaye*) est rendu possible par tous les moyens de transport et pour toutes les populations. L'effervescence provoquée par la libéralisation du transport se traduit par l'occupation de la voie publique par les véhicules de transports, par les métiers annexes, par les commerces.

Cette évolution du transport correspond à un souci du pouvoir de développer le secteur privé, dans une période marquée par l'affirmation des idées libérales au détriment des projets étatiques. Les ressortissants des régions de l'intérieur, notamment ceux du Baol, investissent les arcanes de la vie économique et sociale dakaroise, au point que les habitants originels du Cap-Vert se voient déposséder de leurs activités traditionnelles comme le transport. Un ancien responsable syndical des transports annonçait ainsi dans les années 1970 : « [...] ces Baol-Baol vont venir tout déréguler et tout mettre par terre »¹⁹⁴. Pour le gouvernement socialiste en place, il s'agit à travers cette évolution du transport d'asseoir une nouvelle base électorale en s'appuyant, non plus sur l'électorat traditionnel constitué par les fonctionnaires, les salariés du secteur privé, mais sur les petites gens, les employés du secteur informel, les personnes originaires des campagnes et qui constituent l'essentiel des nouvelles populations urbaines.

Plus que durant la période précédente, les gares deviennent le lieu de tous les enjeux politiques pour le pouvoir en place qui s'appuie sur des relais syndicaux efficaces. Les évolutions du secteur étant diversement appréciées par les transporteurs, la division patronale permet au pouvoir d'amoinrir la contestation. Pour cela, il fait émerger des figures nouvelles dans les gares routières, notamment à Pompiers où un transporteur de la région du Fleuve, fidèle au Parti socialiste, est propulsé dans les années 1990 nouveau président de la fédération dissidente. Dans les autres sites de banlieue, les enjeux ne sont pas moindres : la reconnaissance par les mairies des gares et des professionnels assure des voies aux élections en même temps que de petites baronnies aux responsables politiques locaux. Le syndicat majoritaire sert de courroie de transmission pour le pouvoir en place et garantit le calme dans une activité et des lieux réputés pour être agités.

¹⁹³ Il n'y a plus obligation pour chaque véhicule de disposer soit d'une licence urbaine, soit d'une licence interurbaine.

¹⁹⁴ Entretien avec un haut fonctionnaire des transports, 22 septembre 2000.

Les batailles pour la domination des sites de transport ont un effet néfaste sur la gestion du système. Les gares nouvelles, souvent sauvages et qui devraient faire l'objet d'aménagements, sont difficiles à organiser et à intégrer, car porteuses de trop d'enjeux politiques. Les usagers et une partie de la profession en paient le prix : un libéralisme à outrance envahit les relations entre chauffeurs, apprentis et usagers (marchandage ou *waxale*, déchargement intempestif ou *yakale*) ; les quartiers enclavés sont encore moins desservis qu'à l'époque de la SOTRAC ; la concurrence entre opérateurs nuit aux petits transporteurs incapables d'entretenir leur(s) véhicule(s) et d'offrir un service de qualité (maraudage ou *yorou*).

III – LA GARE DES PARCELLES : UNE SOLUTION À MI-CHEMIN QUI N'ÉVITE PAS LA SÉGRÉGATION DE L'ESPACE

La nouvelle gare des Parcelles Assainies a été construite au centre de la commune du même nom pour accueillir l'ensemble des garages regroupant des opérateurs privés et disposés un peu partout aux alentours du site. Pour la première fois depuis des décennies, l'État via le CETUD a décidé d'aménager un emplacement dédié au secteur privé. Il est même prévu que sa gestion soit à terme concédée à un opérateur privé. Qu'un organisme a priori indépendant tente d'organiser dans l'espace le secteur privé apparaît comme une avancée. En outre, les problèmes d'aménagement consécutifs à la présence de multiples garages dans les rues du quartier peuvent être résolus par la création d'une gare principale.

Trois questions cependant restent en suspens : d'une part, comment négocier avec les intérêts multiples qui tirent profit de la situation actuelle (collectivité locale, regroupements de professionnels, associations de riverains) et qui rechignent à défendre et à utiliser la nouvelle gare ? D'autre part, comment réorganiser à la fois les transports dans le quartier et la connexion avec le système de transport banlieue-centre qui se déploie sur les grands axes de communications ? Enfin, comment développer cette nouvelle gare si ce projet n'est pas intégré à une réflexion plus globale sur le rééquilibrage durable entre banlieues dortoirs et pôles d'activités ?

3.1. Parcelles Assainies : une gare pour rationaliser le système de transport

Un site peu utilisé

La gare des Parcelles Assainies jouxte le terminal de la compagnie publique¹⁹⁵. Un mur et une grille les séparent, avec une ouverture pour piétons entre les deux. La gare est plus petite, environ 80 mètres sur 50, et cependant elle accueille plus de véhicules, ce qui fait qu'elle est quasiment tout le temps

¹⁹⁵ Cf. pour cette section le travail d'Antoine Letellier (2005).

remplie. Son principal problème est que les « cars rapides » n'y viennent pas, alors qu'elle a été conçue pour eux. Quant aux taxis « clandos », ils ont accepté de changer d'emplacement, la nouvelle gare étant proche de leur ancien arrêt et le site plus fonctionnel. Les destinations proposées sont Yoff, Pikine et le marché voisin. Ils paient 100 francs CFA par jour pour avoir le droit de stationner dans la gare. Les « cars rapides » paient 75 francs CFA par rotation.

Avant la construction de la gare par le CETUD, pendant trois mois, des réunions ont eu lieu pour convaincre les populations de l'intérêt du projet. À l'issue de ce processus, les GIE de chauffeurs ont donné leur accord pour sa construction. Une fois la gare achevée, en 2002, elle est restée inutilisée pendant deux ans. Finalement, après quelques mois d'essai, les « cars rapides » se sont rabattus sur l'ancien garage, arguant du fait qu'ils n'avaient pas assez de clients à la gare et que ceux-ci restaient attachés à leur lieu traditionnel d'attente. La sévère concurrence entre les lignes de « cars rapides » et *ndiaga ndiaye*, qui se manifeste par l'appartenance de presque tous les chauffeurs à un GIE, conforte les positions acquises par chacun d'entre eux plus qu'elle ne les incite à innover.

La construction de la gare a permis de résoudre les problèmes de circulation récurrents qui existaient dans les rues adjacentes. En effet, avant la construction de la gare, les taxis « clandos » généraient des embouteillages considérables en se mélangeant aux « cars rapides » et aux *ndiaga ndiaye*, notamment dans les carrefours et près des points importants de chargement (Église, marché, etc.). Cette situation perturbait la circulation dans les rues menant aux grandes voies de communications (route des Niayes). De même, a été mis fin aux agressions répétées qui se produisaient dans les garages de taxis « clandos », les agresseurs profitant du désordre généré par la circulation pour s'éclipser après leur méfait. À la gare, ces problèmes sont résolus par la présence de lampadaires et par la surveillance qu'exercent les vigiles municipaux sur cet espace clos où la circulation est fluide. La construction de la gare a aussi amélioré la situation sanitaire et sociale puisque les chauffeurs qui la fréquentent disposent désormais de douches, de toilettes, d'un espace pour se reposer et d'un lieu de prière.

La nouvelle gare inadaptée ?

Selon les divers GIE de professionnels opérant aux Parcelles Assainies, la gare routière présente des inconvénients tels qu'ils déclarent ne pas pouvoir ni vouloir l'utiliser. Pour exercer en-dehors de la gare routière, les GIE s'appuient sur une autorisation d'arrêt, et non de stationnement, délivrée par la mairie. Deux reproches sont adressés au projet actuel. Ils jugent la taille de la gare insuffisante pour accueillir l'ensemble des « cars rapides » et *ndiaga ndiaye*, tel que le projet du CETUD le prévoyait. Les opérateurs de transport reprochent aussi au processus d'avoir mis en péril les structures de transport locales, les GIE, menacées dans leur fonctionnement et mises en cause par une autorité en laquelle ils n'ont pas confiance (CETUD). En outre, ils considèrent que l'association qui gère la gare routière et est dirigée par une personne qu'ils ne connaissent pas n'est pas légitime, alors qu'eux-mêmes ont investi le quartier et les environs de la gare depuis des années. Ils souhaitent « avoir l'entière responsabilité de la gare routière des Parcelles Assainies ». Leurs relations

avec la mairie s'en trouvent dégradées, quasiment rompues, puisque ce sont désormais eux qui font leur propre police sur les lieux.

Les garages informels ne sont pas prêts de disparaître. Ils font partie du paysage, les usagers sont habitués à les utiliser et à attendre les chauffeurs aux emplacements que ces derniers occupent depuis des années, bien avant l'érection de la gare routière.

Les défis de l'aménagement

Il semble difficile d'imposer quoi que ce soit en matière d'aménagement. Les acteurs s'approprient l'espace sur le terrain, du fait de leur présence, de l'usage qu'ils en font, des aménagements souvent sommaires qu'ils y apportent, des accords entre garages et stations-service. Autour des terminaux, le désordre qui règne témoigne de ce semblant de maîtrise, remise en jeu pratiquement chaque jour. La concurrence se manifeste par l'occupation du moindre espace libre dans les têtes de ligne, qu'il faut sans cesse défendre.

Le morcellement de l'espace est le signe que les mairies n'ont aucune maîtrise des questions d'aménagement et de transport. L'exemple du carrefour de « La case », situé en périphérie des Parcelles Assainies, est flagrant : il est à cheval sur deux villes, Dakar et Guédiawaye, et quatre communes d'arrondissement (Parcelles Assainies, Patte d'Oie, Cambérène, Golf Sud), qui n'agissent que sur le territoire de leur juridiction, en ignorant ce qui se passe de l'autre côté de la frontière, même si cela peut avoir des conséquences sur le fonctionnement des transports dans leur propre territoire. Le concept même de coopération entre communes est largement ignoré. Si celles-ci prennent la pleine mesure de leurs pouvoirs, cela leur permettra d'apprécier le rôle fondamental que joue le carrefour de « La case » dans la desserte locale des communes d'arrondissement des Parcelles Assainies et dans la desserte de transit, sur la frange Nord de l'agglomération (Guédiawaye, Yeumbeul, jusqu'à Keur Massar). On peut se demander d'ailleurs s'il n'aurait pas fallu créer une gare routière dans ce carrefour plutôt qu'à l'emplacement actuel. Elle serait devenue une plate-forme de connexion entre les flux de transit et les flux communaux.

Le fonctionnement théorique du transport aux Parcelles Assainies, tel qu'il a été prévu par le CETUD, se présente comme suit : la gare routière est le point central autour duquel tout s'organise. Les « cars rapides » et les *ndiaga ndiaye* sont censés s'y arrêter pour embarquer les clients qui doivent se rassembler dans cette gare s'ils veulent emprunter ces moyens de transport. Les anciens garages deviennent alors des points d'arrêt pour faire descendre et monter quelques passagers. Dans ces lieux, le CETUD a mis en place les panneaux d'arrêt bleus et jaunes pour les « cars rapides ». Mais la domination de l'espace par les transporteurs se traduit par un choix d'itinéraires qui ne respecte pas le schéma prévu. On assiste à une utilisation sélective des infrastructures publiques par le secteur privé.

3.2. Des gares sans projet

L'érection d'une nouvelle gare comme celle des Parcelles Assainies s'inscrit dans un contexte économique et géographique qui a vu s'exacerber les

déplacements vers le sud de la presqu'île. Non seulement, la gare prend place dans un quartier d'où les principaux flux de trafic partent vers le centre de Dakar, mais, en outre, elle est positionnée en marge des principaux axes de communication qui viennent de villes éloignées de banlieue (Guédiawaye) et sont dirigés vers le Plateau. Autrement dit, la nouvelle gare vient perturber l'organisation locale du transport sans être en réelle prise avec le trafic pendulaire de transit quotidien.

L'orientation radiale des flux, à partir de terminaux comme ceux des Parcelles Assainies, contribue massivement à l'encombrement des voies de pénétration dans le centre-ville de Dakar. Les embouteillages générés sont parfois gigantesques¹⁹⁶, au point qu'une étude d'un consultant international évalue le coût des dysfonctionnements du transport à Dakar à 108 milliards de francs CFA en 2000¹⁹⁷. Or, l'absence de prise en compte des questions de transport dans la planification urbaine publique, contrairement à la politique de déconcentration des activités économiques prônée dans les documents de planification¹⁹⁸, conforte cette aberration géographique dont profite le transport collectif privé : le plus grand ensemble urbain du Sénégal, Pikine et Guédiawaye, reste une périphérie du centre, peu équipée et peu attractive.

Seule la délocalisation d'activités en banlieue permettrait de rééquilibrer l'agglomération. Avec le développement de quelques services administratifs (préfecture, mairies, services des impôts, agences commerciales de sociétés nationales), commerciaux (marché Diamalaye aux Parcelles, marché Ndiarème à Guédiawaye), éducatifs (nouveau lycée des Parcelles, lycée Limamoulaye à Guédiawaye), les villes de banlieue telles que Pikine commencent à offrir une alternative aux déplacements pendulaires vers le centre de Dakar, notamment pour les déplacements de proximité (famille et commerce). Des communes d'arrondissement intégrées à ces villes deviennent des réservoirs de terrains et de logements pour les Dakarois, chassés du centre par les prix du foncier et les embouteillages. Localisée au nord-est de la presqu'île du Cap-Vert, la commune de Malika est ainsi partie prenante de la ville de Pikine, dans la zone actuelle d'extension de l'agglomération. Entre 1988 et 2001, la population est passée de 7 400 à plus de 30 000 habitants (Delafosse, 2003).

La lente émergence de Pikine comme principale ville de l'agglomération et pôle administratif et commercial est aussi le reflet d'une organisation des transports en partie spécifique. Les flux internes à la banlieue sont soutenus par le développement, depuis une vingtaine d'années, des taxis de banlieue ou taxis « clandos », confinées par la réglementation au nord-est de

¹⁹⁶ « Circulation à Dakar - Mais c'est de la folie », *Le Soleil*, 10 janvier 2001.

¹⁹⁷ « Dysfonctionnement des transports à Dakar », *Wal Fadjri*, 27 octobre 2001.

¹⁹⁸ En 2001, le Plan directeur d'urbanisme de la région de Dakar souhaite « ... [favoriser] la création d'une structure équilibrée qui intègre les trois pôles de développement de la région que sont Pikine, Dakar et Rufisque, en affirmant la vocation décentralisée dévolue à Pikine » [Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire, 2001, p. 4].

l'agglomération et devenues un véritable moyen de transport de personnes et de marchandises. Regroupés dans les carrefours, à proximité des marchés ou des terminaux de lignes venant de Dakar, les taxis de banlieue desservent les quartiers enclavés, sableux et mal irrigués par les véhicules à moteurs, notamment les minibus (figure 14). La modicité des tarifs (50 ou 100 francs le trajet) incite les clients à monter à bord de ces taxis collectifs et leur permet de rejoindre des secteurs isolés ou au contraire les points névralgiques de l'espace urbain. L'apparition progressive de contrepoints urbains au quartier du Plateau peut faire jouer un nouveau rôle à des gares de banlieue comme celles des Parcelles : elles deviendraient alors de véritables plates-formes d'interconnexion des moyens de transport (minibus rapides, taxis de banlieue), des flux (longue distance, courte distance), des échelles géographiques (régionale et locale). C'est avec un projet de cette envergure, vulgarisé, promu, soutenu, qu'un site tel que celui des Parcelles Assainies peut attirer les transporteurs et les chauffeurs.

Face à l'impéritie de l'État et de la politique de l'aménagement du territoire, face à la dégradation du cadre de vie dans le centre de Dakar, la concentration d'activités dans quelques lieux privilégiés renforce le déséquilibre. Les acteurs économiques dominants optent pour des stratégies de repli spatial. Cela se traduit par la délocalisation d'activités tertiaires hors du Plateau. Les nouveaux quartiers pour populations aisées, attirant les services correspondants, sont désormais situés dans la partie Ouest de la presqu'île : c'est là que se déplacent, non seulement des ministères, des activités de services à haute valeur ajoutée, type hôtels ou cliniques, des commerces haut de gamme et réservés à une certaine clientèle comme les librairies, des artistes, mais aussi des sièges de société. Le déménagement programmé de l'aéroport de Yoff laisse aussi augurer l'édification d'un nouveau centre tertiaire sur le site des actuels aérogare et pistes. Cette délocalisation des activités est accompagnée par le développement de transports spécifiques : services de navettes vers l'aéroport et, surtout, stations de taxi compteur à proximité des grands équipements. Aucune statistique sur les flux générés n'est encore disponible mais les embouteillages récurrents qui se produisent depuis 2000 sur la corniche Ouest et sur la route de l'aéroport, et qui devraient être levés par la transformation en cours de la corniche en une voie rapide, laissent penser qu'une partie de l'activité haut de gamme, de l'habitat aisé et du trafic automobile individuel s'est déjà déplacée vers le nord-ouest de la presqu'île.

L'éclatement de l'agglomération en plusieurs centres indépendants les uns des autres n'est pas de bon augure pour le système de transport de l'agglomération. Des gares comme celle des Parcelles Assainies peuvent avoir un rôle d'interface entre quartiers ou bien n'avoir qu'une fonction unique de distribution locale des flux à destination ou en provenance du centre. Le risque que se développe le second scénario est grand si l'existence dans l'agglomération d'un processus de ségrégation spatiale et socio-économique qui favorise le choix de réponses locales, elles-mêmes porteuses de disparités,

s'accentue. X. Godard (2002a, p. 681) ne dit pas autre chose : « [cela] révèle un schéma très centré sur la mobilité de proximité à l'échelle du quartier d'habitation, reposant sur des déplacements de courte distance réalisés à pied. Ce schéma a des avantages, à condition que l'on trouve à proximité de son domicile les services dont on peut avoir besoin, ce qui n'est guère le cas : les questions de fond posées par ce schéma de mobilité résident alors dans l'accès limité des populations urbaines aux opportunités de la ville, qu'il s'agisse d'emplois, de services spécialisés ou de réseaux étendus de sociabilité ».

3.3. Rationaliser l'espace du transport ou ségréguer ?

Cette ville qui se bâtit de plus en plus sur les axes routiers et qui se divise en pôles urbains autonomes traduit la primauté du « tout privé ». L'espace est à la disposition de ceux qui veulent jouer le jeu, les nouvelles règles de l'aménagement et du transport semblent faites pour eux. Différentes tendances actuelles sont révélatrices de cette privatisation de l'espace de transport :

- La nouvelle loi sur le transport de 2003, en donnant la possibilité à des opérateurs privés de créer leur propre site de transport, avec l'accord de l'État, entérine ce qui se passe sur le terrain et qu'illustre notamment l'exemple de la société AL AZHAR TRANSPORTS.
- La réflexion autour de la tutelle sur les sites de transport, pour intéressante et nécessaire qu'elle soit¹⁹⁹, démultiplie les possibilités pour les opérateurs privés de se placer dans la gestion des gares : par exemple aux Parcelles Assainies et dans la nouvelle gare interurbaine de Pikine.
- Sous couvert de réorganisation du système des gares dans l'agglomération, l'autorité publique espère supprimer des sites sauvages pourtant nécessaires à la population.
- Le renouvellement en cours du parc de minibus et de taxis peut être vu comme une façon de moderniser le secteur et de bannir les opérateurs récalcitrants à tout changement venu d'en haut.

La vision moderniste envisagée dans le transport accentue la ségrégation de l'espace urbain et renforce la différenciation entre zones d'habitat, zones

¹⁹⁹ « Il faut nécessairement arriver à mettre en place des critères de poids. Il faut réfléchir à un système de classement des gares pour savoir qui sera notre partenaire lors des négociations contractuelles : la commune d'arrondissement, la ville ou le conseil régional ? Lorsque la gare est une gare routière de desserte locale, dont le rayon n'intéresse que le quartier, et c'est le cas d'une gare urbaine comme celle des Parcelles Assainies, elle peut être gérée par la commune d'arrondissement. Ensuite, la gare interurbaine qui couvre le rayonnement de la ville, comme la gare de Pompiers, peut être confiée à la ville. Et puis la gare nationale et internationale, qui va couvrir tous les départs de la région, ne peut être gérée ni par la ville de Pikine ni par la ville de Dakar, elle sera confiée au conseil régional » (entretien CETUD, 28 janvier 2003).

d'activités, axes routiers, gares routières. Certes, les encombrements du Plateau et des gares proches du Plateau (Pompriers, Colobane) allant croissant, l'État doit organiser un peu mieux l'espace de transport : cela passerait par la délocalisation de la gare de Pompriers en banlieue, le déplacement de Petersen et Lat-Dior à la place de Pompriers, la transformation de Colobane en une gare urbaine, la suppression de Grand Yoff²⁰⁰. Mais fermer des gares routières au centre pour les rouvrir un peu plus loin, mais hors du centre, revient à déplacer les flux de banlieusards hors du Plateau, et donc à terme à limiter (sauf pour y travailler) l'accès au Plateau²⁰¹.

Les socialistes qui dirigeaient le pays depuis 1960 ont perdu les élections en 2000 et 2001 en raison des bouleversements qu'ils avaient générés et dont ils ne maîtrisaient plus les conséquences, à savoir une démocratie où tout le monde peut s'exprimer et une libéralisation forcenée de la vie économique (Mbodji, 2002). Aujourd'hui que la régulation paraît impossible à développer, par suite d'une trop grande déréglementation dans le transport, le nouveau pouvoir politique s'appuie sur d'autres valeurs et d'autres électeurs.

²⁰⁰ Rien n'est dit sur l'alternative que pourrait constituer le transport ferroviaire ou le transport maritime. Le premier n'achemine de la banlieue vers le centre que 25 000 voyageurs par jour (selon le directeur de l'exploitation du Petit train de banlieue en 2004), ce qui est insuffisant pour contrebalancer l'importance des flux routiers radiaux. La localisation de la voie ferrée, le long de la côte Sud de la presqu'île, ne permet pas de drainer les populations des banlieues, majoritairement situées au centre et au nord. Le désengagement de la part de l'État du transport ferroviaire ne favorise pas non plus les investissements dans une activité qui en a pourtant bien besoin. Quant au transport maritime entre les communes côtières de banlieue et Dakar centre, ses mérites sont régulièrement vantés et il pourrait apparaître comme une solution (« Transport maritime de banlieue : des bateaux-bus jusqu'à Rufisque et Mbour », *Wal Fadji*, 18 avril 2001). Malgré cette publicité récurrente, le projet semble actuellement enterré (« Desserte maritime de banlieue : le Cosec a-t-il abandonné son projet ? », *Wal Fadji*, 29 mars 2002).

²⁰¹ Lors d'un entretien avec le maire de la commune du Plateau, en 2002, ce dernier a mis en avant la sécurité publique comme réponse aux arguments présentant sa politique comme ségrégative. Question : « *dégager Petersen vers Pompriers comme c'est prévu, c'est sélectionner la clientèle qui n'aura plus accès au centre, c'est créer trois ou quatre villes en parallèle dans l'espace. Le Pikinois, si vous l'amenez seulement à Colobane ou à Pompriers, cela va être dur. À Petersen, il peut marcher, mais à Colobane, il doit reprendre un second transport et payer* ». Réponse : « *je n'y avais pas pensé, vous avez parfaitement raison. Finalement on permet aux super privilégiés d'accéder au centre facilement ; pour les autres c'est un problème. Il y a un choix à faire, si on veut une ville propre, nickel, sécurisée. Au Plateau en tout cas, on n'est plus en sécurité : les marchés flambent tout le temps, il y a le port aussi. Dans l'immédiat, je choisis la sécurité. Ce n'est pas tous les jours que les problèmes arrivent (comme avec le Joola) mais il suffit d'une fois. Il faut aussi nettoyer dans la tête des gens. Dans ce pays, on a une certaine culture, une certaine façon d'être qui n'est pas toujours adaptée à la ville, à l'environnement urbain. La ville, c'est récent chez nous, les gens ne sont pas encore habitués à vivre en ville, avec une organisation. Il faut qu'on ait des priorités. La sécurité est au-dessus de tout* ».

Désormais, dans ce pays, il est dit qu'on peut investir quand on est émigré de retour, cadre supérieur, fonctionnaire à la retraite ou ayant démissionné, entrepreneur, commerçant. Tout semble possible pour qui le veut, l'espace est là, à disposition. Pour le régime d'Abdoulaye Wade et pour les successeurs qui s'inspireront de sa vision des choses, cette stratégie politique ultralibérale mobilise un nouvel électorat, branché sur le monde et en même temps au courant des opportunités locales, celui des nouveaux riches dont le souci est de faire des affaires, de vivre dans des quartiers modernes (ouest de la presqu'île, zone de l'aéroport, quartiers de la VDN, Plateau, etc.), d'utiliser un transport individuel, coûteux en espace et en carburant, rapide. Le satisfaire impose de dégager les axes reliant les quartiers d'habitat et d'affaires pour y faire passer les convois d'hommes politiques, les flux d'hommes d'affaires et de cadres, etc. L'autorité publique, qu'elle soit nationale ou même locale dans certains cas, se transforme en structure d'aide à l'affairisme et de contrôle (y compris par la coercition) des aspirations d'une partie de la population des banlieues à plus de justice, d'égalité, de transport.

La stratégie politique ici présentée se diffuse dans l'ensemble de l'agglomération et véhicule l'idée que tout est possible, que le secteur privé est encouragé et que l'État et les autorités locales sont à sa disposition pour le soutenir. Le scénario qui se dessine pose cependant de sérieuses questions : au nom de quelle autorité, l'État privatisé peut-il réguler et réglementer le système de transport, celle des intérêts privés qui l'ont confisqué et se sont imposés dans l'espace anciennement public ou celle de l'intérêt général supposé représenté l'ensemble de la population ? La construction urbaine à Dakar va-t-elle renforcer l'atomisation de la ville en une infinité de lieux autonomes, selon l'expression de T. Diaw (2001) ? Telles sont quelques unes des interrogations vers lesquelles doit aller impérativement le débat sénégalais sur la démocratie et la citoyenneté.

CONCLUSION

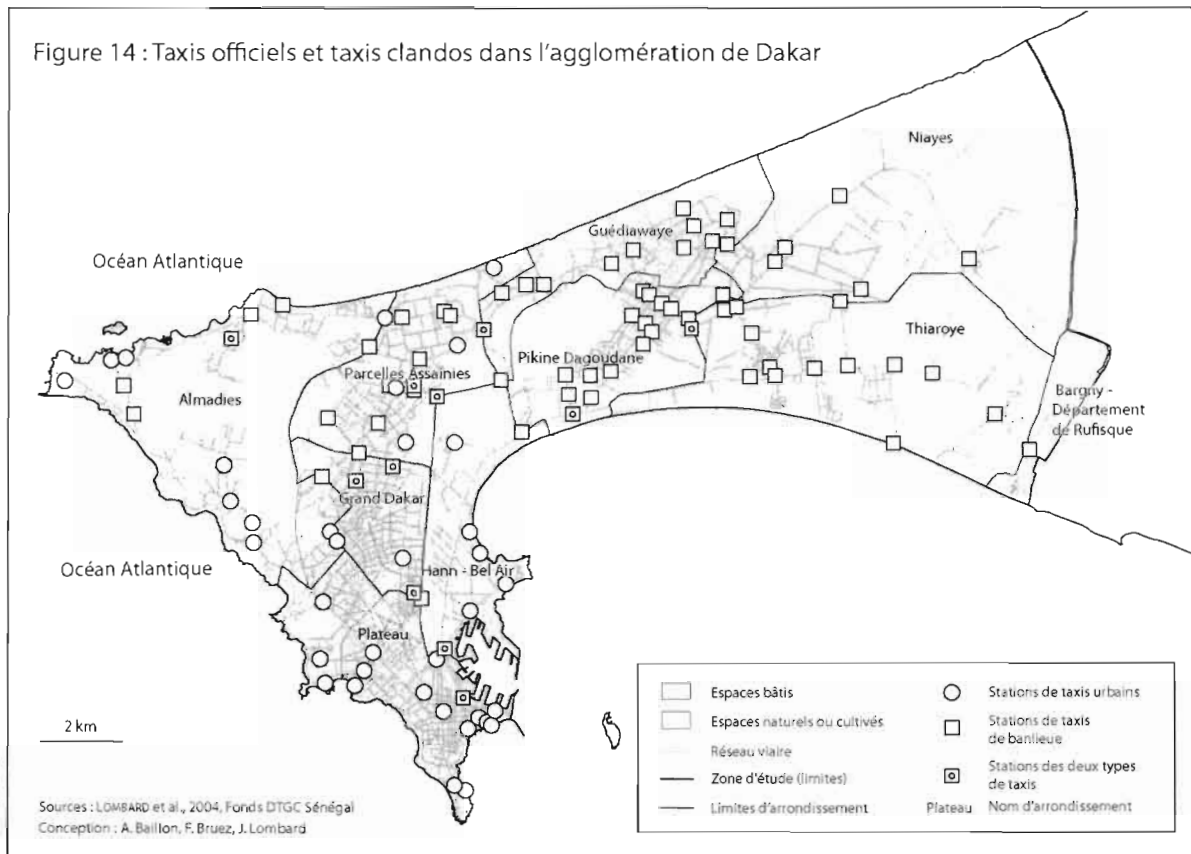
La réorganisation du transport urbain paraît nécessaire tant les problèmes de circulation et de déplacement entre les parties de l'agglomération de Dakar sont massifs. Délocaliser des gares routières du centre-ville, qui voient affluer des centaines de minibus par jour, dans des rues encombrées par le trafic et le commerce, semble raisonnable. Faire émerger de vrais pôles de transport - des gares routières multiservices - dans chaque partie importante de l'agglomération paraît judicieux, si tant est que les autorités négocient avec les professionnels et leurs représentants les conditions de leur regroupement. Toute la difficulté est à la fois de répondre aux attentes des usagers des quartiers qui désirent se rendre d'un point à l'autre de l'espace urbain et de faire de ces nouveaux pôles des lieux majeurs de correspondance entre trafics locaux et régionaux.

Depuis l'indépendance, les pouvoirs en place monopolisent unilatéralement la réflexion sur l'évolution des transports dans l'agglomération. Les professionnels du transport restent cependant au cœur des stratégies de conquête politique et sont poussés vers ce que le CETUD appelle la modernité et la suppression des archaïsmes du passé²⁰². La délocalisation des gares dans l'espace urbain dakarais illustre cette évolution qui élimine des opérateurs et en favorise d'autres bien introduits dans les cercles influents. Mais la « radialisation » des flux, l'enclavement de parties importantes de l'agglomération ne sont pas réglés et semblent traduire le découpage de la ville en blocs distincts les uns des autres, plus à même de satisfaire les attentes des pouvoirs politiques actuels, centraux ou locaux, que les aspirations des populations.

La gare routière urbaine perd alors un de ses intérêts, celui de faire cohabiter et se croiser différentes catégories de populations, différentes origines géographiques, voire différentes marchandises, comme c'est encore le cas dans les gares sénégalaises. Quelle ville veut-on si les transports ne symbolisent plus la rencontre entre les gens (Lombard et Steck, 2004) ?

²⁰² « Au stade actuel, on ne peut pas interdire les pratiques de solidarité locales, mais demain ? Si les règles sociales modernes sont acceptées, on ne pourra pas oublier la rentabilité... » (Entretien CETUD, 25 septembre 2002).

Figure 14 : Taxis officiels et taxis clandos dans l'agglomération de Dakar



Lombard Jérôme. (2008).

Où sont les gares ? : professionnels contre usagers dans l'espace politique du transport à Dakar (Sénégal).

In : Bredeloup Sylvie (ed.), Bertoncello B. (ed.), Lombard Jérôme (ed.), Crépin X. (préf.), Osmont A. (préf.), Langumier J.F. (préf.) Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? : la privatisation "made in Africa" des services urbains.

Paris : L'Harmattan, 255-279. (Etudes Africaines). ISBN 978-2-296-06210-8