Les transports sénégalais à l'aune du système-monde

Jérôme LOMBARD
géographe

Frank BRUEZ
urbaniste

Arouna DIAKHO
anthropologue

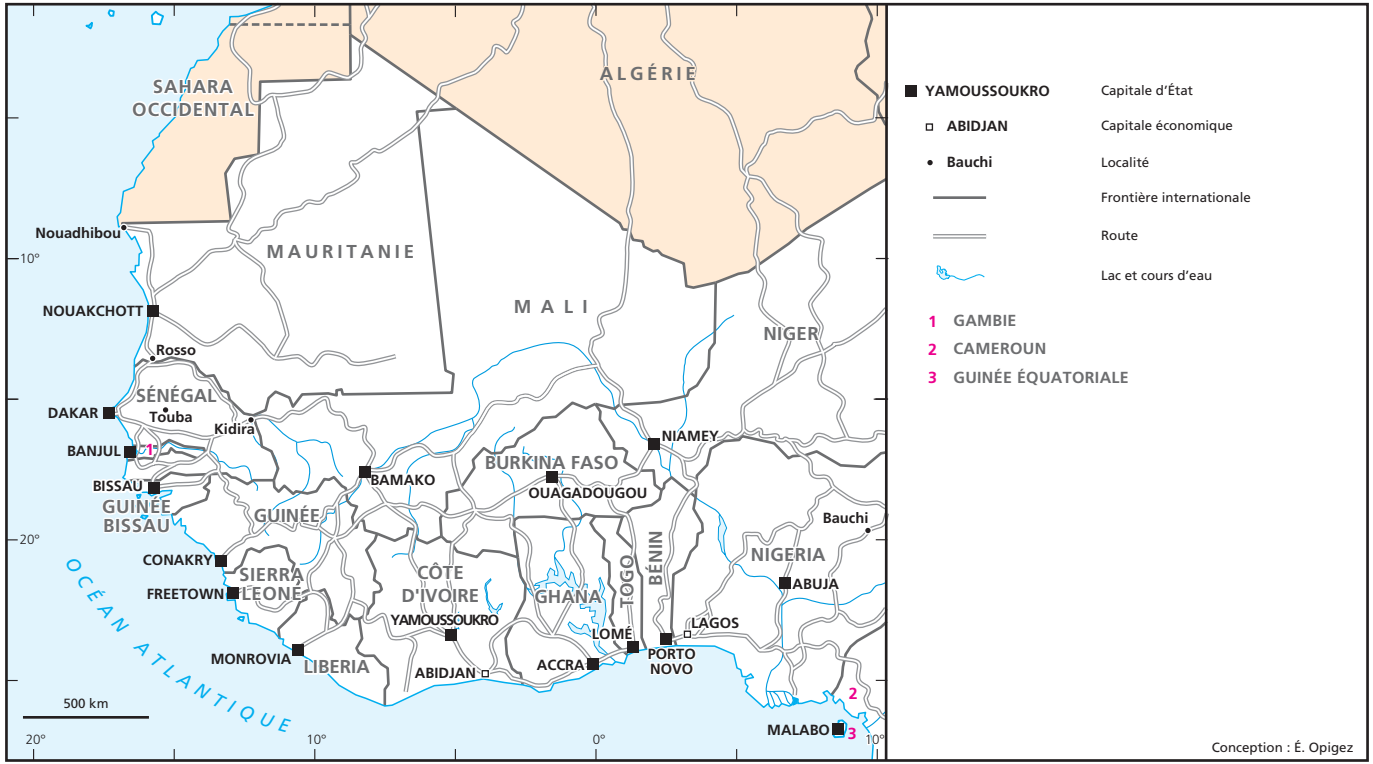
L'approche par les transports défriche un champ déjà cultivé ailleurs et qu'il convient de revisiter au Sénégal[1], à savoir la relation entre évolution des systèmes de transport et mondialisation. L'analyse repose sur plusieurs équations : espace et territoire, métropolisation et relations villes campagnes, enclavement et accès aux services de transport, État et entrepreneurs privés, intérêt général et intérêts particuliers. Les liens entre les termes de chaque équation renvoient à la fois à des logiques sénégalaises et à des processus identifiés ailleurs dans le monde[2].

L'inscription des phénomènes à deux niveaux de compréhension interroge la relation entre local et mondial. La société sénégalaise, le système politique, les entrepreneurs, notamment de transport, réinterprètent une mondialisation caractérisée par la métropolisa-

1 Voir la carte de situation hors-texte n° 5.

2 « L'emboîtement des phénomènes à deux échelles distinctes exige des chercheurs un aller-retour permanent entre les niveaux d'analyse. Plus que tout autre processus, la mondialisation confronte les entrées méthodologiques » (Coing, 1997 : 32).

Carte de situation 5.
Afrique de l'Ouest.



tion, la libéralisation des échanges, la globalisation des entreprises, la mobilité à différentes échelles, la ségrégation spatiale. L'espace sénégalais évolue et se différencie dans ce cadre : des points de l'espace se trouvent valorisés ou renforcés, d'autres passent en retrait ou sont amoindris, à l'exemple de ce qui se passe pour les axes de transport.

La question de savoir si ce pays offre une vision originale de la mondialisation et en développe une expérience propre reste posée. L'espace, les groupes sociaux, les lieux évoluent selon des schémas internationaux. Pour autant, la simultanéité des phénomènes qui se produisent dans le monde et au Sénégal, les échanges d'idées et de modèles, les flux d'importation de biens, les migrations internationales se traduisent aussi par l'existence de processus locaux d'entrepreneuriat dont le transport urbain dakarois, pourtant fortement différencié, est révélateur.

Le transport constitue ainsi une entrée remarquable pour comprendre la mondialisation au Sénégal et aussi la « sénégalisation » de la mondialisation. Nous présentons dans un premier temps les processus de différenciation à l'œuvre dans le transport routier de marchandises sénégalais, en prise avec une logique internationale d'organisation des circulations. Dans un second temps, nous insistons sur la recomposition du secteur de transport urbain à Dakar, notamment à travers la confrontation entre le modèle de la Banque mondiale et les opérateurs locaux.

Circulation internationale des biens et logique d'axe

Le transport routier de marchandises est dominé par une logique internationale qui place le port de Dakar en amont de tous les flux. Ainsi s'accentuent non seulement le découpage de l'espace sénégalais, entre zones connectées et zones isolées, mais aussi la ségrégation entre opérateurs.

Une économie d'importation

Si l'Afrique peine à trouver sa place dans les échanges mondiaux – son poids dans le marché mondial est passé de 2,4 % en 1970 à

1,4 % en 2000 (HUGON, 2002) – le Sénégal cherche à se placer dans les flux internationaux, à attirer les investissements, notamment ceux des émigrés, à faire de la capitale une métropole qui compte sur l'échiquier continental, si ce n'est mondial. Valoriser les productions nationales ne signifie plus développer son marché intérieur pour les céréales ou l'industrie locales (comme le plan de Lagos, en 1980, le prévoyait), mais abaisser les droits de douane, renforcer l'attrait du port, offrir des zones d'activités, libéraliser le code du travail.

L'économie du Sénégal est ouverte sur le monde depuis le début du siècle dernier, lorsque les Français ont contraint la colonie du Sénégal et ses paysans à produire en masse des graines d'arachides (FOUQUET, 1958). La conséquence principale a été la diminution des surfaces occupées par les cultures vivrières locales, alors remplacées dans l'alimentation par le riz en provenance d'Indochine. Le Sénégal reste un gros consommateur de cette céréale[3]. Aujourd'hui, après une phase d'industrialisation dans les années 1950 poursuivie dans les années 1960 avec le soutien du gouvernement sénégalais et visant à diminuer la dépendance vis-à-vis de l'extérieur, les produits du secteur primaire (phosphates, arachides, produits maraîchers et de la mer) constituent l'essentiel des exportations du pays.

La mondialisation œuvre sur toute l'Afrique, en se caractérisant par l'ouverture des économies et leur grande dépendance vis-à-vis des flux d'échanges. Le Sénégal n'échappe pas à la règle. À l'économie de rente, caractérisée par la culture de l'arachide, s'est substitué un système où les importations de produits à haute valeur stratégique pour le pays, comme les produits manufacturés, les hydrocarbures et les céréales (blé, riz), occupent une place importante. Non seulement l'État engrange des rentrées d'argent par le maintien de fortes taxes douanières à l'importation, mais, en outre, les flux de trafics alimentent de multiples opérations de dédouanement, de stockage, de transport dans tout le pays, faisant travailler des dizaines de milliers de personnes, en particulier les transitaires et les transporteurs.

3 En 2003, les importations de riz ont dépassé 800 000 tonnes par an ; la même année, la production nationale équivalait à moins du tiers de ces flux (MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES, 2004).

Des disparités chez les transporteurs de marchandises

La particularité de cette économie est d'être sélective. Une multitude de personnes se déclare transporteurs routiers de marchandises[4] et investit le créneau au gré des opportunités, des financements et des marchés. En 2001, les statistiques officielles indiquaient, pour la région de Dakar qui regroupe l'essentiel des transporteurs, plus de 2 000 personnes ou structures agrémentées pour le transport routier de marchandises. Mais tous les secteurs d'activité ne sont pas ouverts : parmi les entreprises de Dakar, seules vingt-trois sont agréées dans le transport d'hydrocarbures importés ; elles revendiquent l'appartenance à un syndicat propre, dominé par les principaux opérateurs du Sénégal. Malgré la libéralisation progressive des agréments, ce regroupement craint la concurrence du « secteur informel » (selon les propos d'un de ses membres) et défend la qualité de service et la sécurité.

Les marchés de transport au Sénégal doivent être différenciés selon qu'ils ont ou non un lien avec l'économie internationalisée du pays. Dans cette perspective, les transporteurs d'origine commerçante ont un avantage sur les transporteurs purs dans la mesure où le commerce au Sénégal revient à distribuer à l'intérieur du pays des produits importés et stockés au port ou chez les grossistes du centre de Dakar. Hormis sur quelques marchés spécifiques comme celui des containers, des hydrocarbures, du ciment ou du charbon de bois, les transporteurs purs ont des difficultés à rester présents sur les marchés traditionnels des produits vivriers ou de l'arachide, en perte de vitesse. La première catégorie, qui rassemble des transporteurs d'origine commerçante, réalise un chiffre d'affaires annuel élevé (plus de huit millions de francs CFA annuels, soit 1,2 million d'euros) et dispose d'un parc important (supérieur à quinze véhicules)[5]. Ils achètent leurs véhicules par emprunt à la banque et transportent leurs propres produits ou ceux de collègues. Insérés dans des réseaux, ils sont sûrs d'obtenir des marchés. La seconde catégorie regroupe des opérateurs dont le

4 Le rail et le fleuve ont été délaissés depuis que le gouvernement sénégalais, dans les années 1960-1970, a décidé de favoriser le transport routier.

5 Données issues d'une enquête de 2002 menée par questionnaire auprès de 150 transporteurs sénégalais (LOMBARD, 2004).

transport est la principale activité. Leur chiffre d'affaires est en moyenne inférieur à huit millions de francs CFA par an, leur parc est compris entre six et quinze véhicules qu'ils achètent par épargne personnelle ou familiale. Leurs clients sont des commerçants, des industriels ou des transitaires. Dans cette catégorie, la concurrence est plus vive car l'agrément chez un industriel ou un transitaire n'est pas chose aisée à obtenir ; en outre, ceux qui, venant ou non d'une famille de transporteurs, ont l'opportunité d'acheter un véhicule et tentent de se lancer dans cette activité, n'en maîtrisent pas toujours toutes les subtilités. Le *turnover* est beaucoup plus élevé dans cette catégorie que dans la première où les transporteurs peuvent se replier temporairement sur le commerce, en cas de difficulté.

A.K., âgé de 40-45 ans, est emblématique de la deuxième catégorie, celle des transporteurs purs. Il est originaire du centre du bassin « arachidier » et marié à trois femmes. Comme sa première épouse, A.K. est alphabétisé en français. Dans son activité, il fait tout, il conduit un de ses camions et déniche les marchés pour ses chauffeurs. A.K., obnubilé par l'argent, travaille beaucoup : « je dois chercher mon argent ». Il est propriétaire de quatre camions mais l'un d'eux est en panne. Ses principaux marchés sont constitués par le transport de la paille d'arachide qu'il collecte dans la brousse du Sénégal oriental entre décembre et juillet ; par ailleurs, il a un correspondant commerçant dans le centre de Dakar à qui il achète des marchandises pour le magasin que gère sa première épouse (cela constitue le retour de ses véhicules). Il lui arrive aussi d'avoir un marché de transport de ciment. Son chiffre d'affaires est de quatre millions par an. A.K. dispose de marchés de transport à la douane (où un officier l'a recommandé pour l'achat de son dernier véhicule), à la gendarmerie nationale et dans les ONG américaines qui lui ont fait crédit pour l'achat de ses premiers véhicules. Il est hanté par les tromperies des gens, notamment de ses chauffeurs : « c'est dur ». A.K. conduit pour éviter de se « faire avoir ». Combien d'histoires de chauffeurs qui le trompent peut-il raconter lors d'un entretien : au moins une dizaine ! A.K. continue à travailler dans le transport mais il aimerait voyager, émigrer, pour découvrir du pays.

L'ouverture économique du pays favorise la constitution d'un secteur du transport disparate dans lequel les réseaux d'émigrés ne sont pas en reste. Le système de transport est dépendant des flux internationaux de personnes, de biens, d'idées, de capitaux,

par le biais des importations de produits dans un secteur porteur (berlines, minibus, autocars, camions, pièces détachées), des liens entre émigrés et familles restées au pays, des allers-retours d'hommes et femmes d'affaires qui circulent entre continents (DUBUS, 2004). Une troisième catégorie de transporteurs apparaît ainsi sur le marché du transport sénégalais. Il s'agit des émigrés transporteurs. Cette catégorie regroupe des individus qui ont financé leur activité par l'argent de la migration. Soit ils résident actuellement à l'étranger, soit ils en sont revenus et sont installés dans le transport à Dakar. En fait, ce sont des pluriactifs qui ont investi dans le commerce et dans le transport de marchandises et de voyageurs. Citadins ayant un bon niveau scolaire (au moins équivalent à la 3e), ils ont une activité florissante : leur parc est important (au moins quinze véhicules), leur chiffre d'affaires est supérieur à huit millions de francs CFA. Ils sont souvent leurs propres clients et concentrent leur activité sur la capitale. Les émigrés transporteurs disposent de réseaux à l'étranger, utiles à leur activité de commerce ou d'importation de véhicules, à l'instar de l'exemple décrit ci-dessous.

M.B. est un ancien émigré parti dans les années 1970 en France et en Allemagne. Quand il rentre en 1983, il s'installe comme transporteur de voyageurs dans la grande gare routière de Dakar. En fait, M.B. reprend une activité commencée avant son départ en migration, lorsqu'il était jeune apprenti pour un transporteur de la place. Après son retour, il garde des liens avec ses réseaux développés en France et en Allemagne, où il continue de se rendre régulièrement. Il achète ainsi en Europe des véhicules qu'il transforme en minibus au Sénégal. Il en a compté jusqu'à vingt-cinq en 1995. L'activité faiblit, alors M.B. se recentre sur le transport de marchandises en achetant des semi-remorques importées. Aujourd'hui, M.B. en possède cinq, avec lesquelles il achemine du ciment et d'autres marchandises dans l'intérieur du pays. M.B. complète son activité en important des pièces détachées de véhicules dont son magasin, situé dans la gare routière, est rempli. Il conclut en disant : « sans l'émigration, je n'aurais pas pu le faire ».

L'étanchéité entre les catégories de transporteurs n'est pas totale. Les nouveaux entrants sont légion dans le transport de marchandises, notamment de la part de commerçants qui se lancent comme transporteurs. Quant aux transporteurs purs, leur volonté

de trouver des clients stables les pousse à se rapprocher des industriels avec lesquels ils peuvent passer un contrat, mais ils ont des difficultés à vendre leurs services aux commerçants.

Des axes de communication préférentiels

La différenciation à l'œuvre entre opérateurs du secteur, qui dépend beaucoup de leurs liens avec l'économie internationale, a des conséquences sur la répartition géographique des marchés.

Figure 1.
Schéma d'organisation spatiale des flux de marchandises au Sénégal.

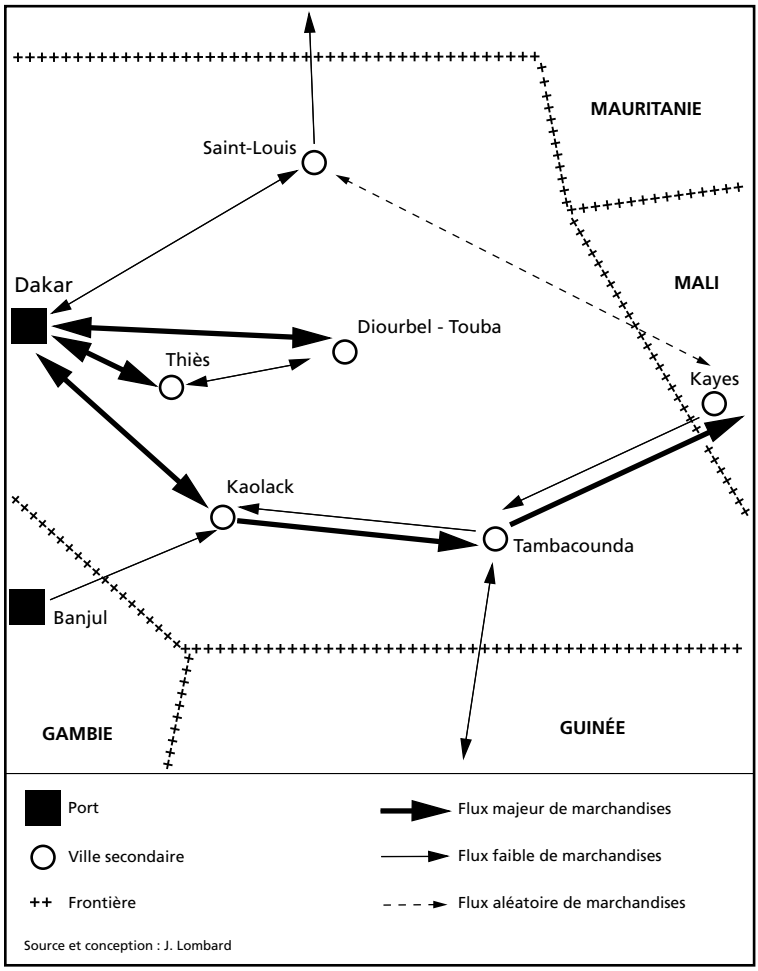
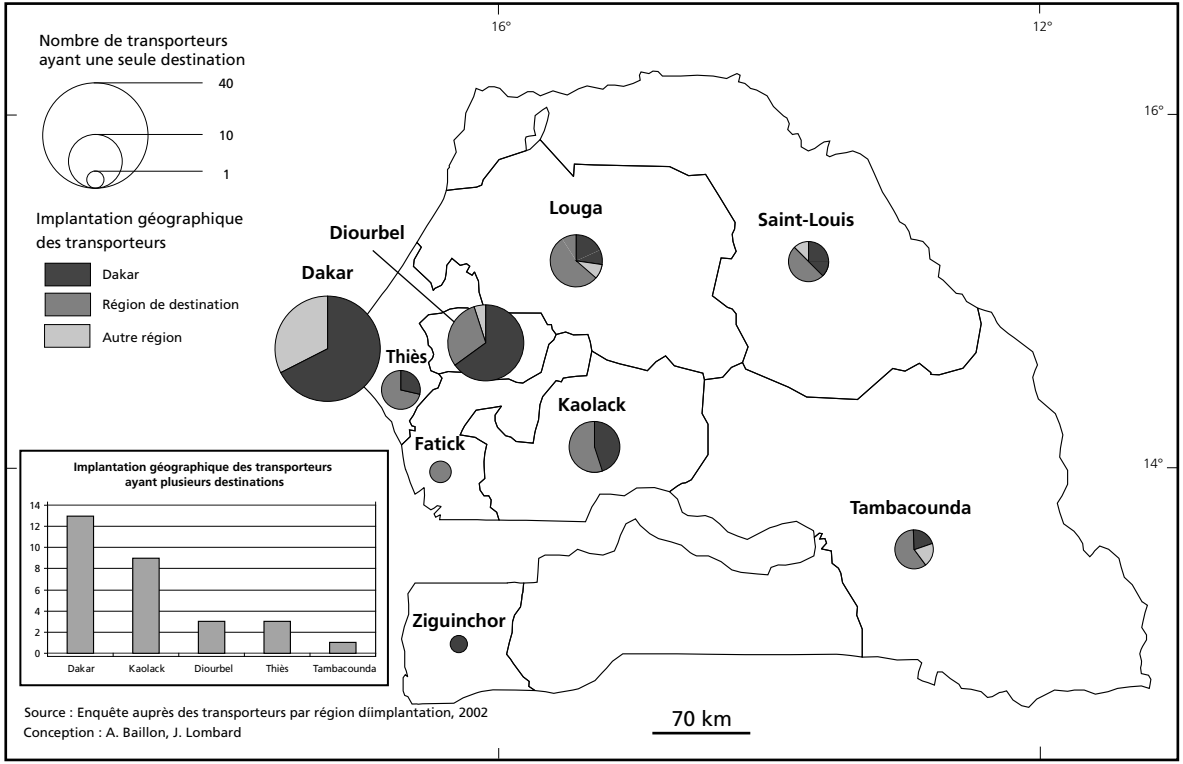


Figure 2.
Principale destination des transporteurs sénégalais selon leur région d'implantation.



Source : Enquête auprès des transporteurs par région diimplantation, 2002
Conception : A. Baillon, J. Lombard

Le découpage du transport routier de marchandises en différentes catégories d'entreprises est révélateur d'une dichotomie qui s'instaure dans l'espace. Alors que pendant la période 1940-1970 l'ensemble du Sénégal utile – le « bassin arachidier » alors à son apogée – était parcouru de flux, le transport routier de marchandises se concentre aujourd'hui sur les axes principaux, notamment ceux qui relient la capitale et le port aux grandes villes de l'intérieur (fig. 1). Entre les axes, les espaces interstitiels sont plus ou moins oubliés et confinés dans un enclavement économique grandissant[6].

La figure 2 précise les modalités de la différenciation. À partir des réponses aux entretiens, on constate combien les opérateurs situés sur les axes Dakar-Diourbel et Dakar-Kaolack circulent entre ces trois pôles. Ceux de Dakar sont concernés par des destinations sur l'ensemble du pays, tout en concentrant l'essentiel de leurs trafics sur la capitale. Quant aux transporteurs des régions de Diourbel (où émerge l'importante cité religieuse de Touba, peuplée de plusieurs centaines de milliers d'habitants[7]), de Kaolack (la grande ville commerçante proche de la Gambie) et, dans une moindre mesure, de Thiès (sur la route principale qui sort de la région capitale) et de Tambacounda (sur la route internationale du Mali), ce sont en fait, pour plus de la moitié, des Dakarois qui ont des marchés dans ces régions du Centre-Ouest et le long des axes de communication. Les autres régions, comme Louga et Saint-Louis au nord ou Fatick au sud-est, sont marginalisées, les flux de trafics et les transporteurs restant locaux. Ainsi, les rares camions qui circulent sur la route nationale de la vallée du fleuve Sénégal, au nord du pays, sont chargés de ciment destiné aux émigrés qui construisent, dans leur localité d'origine, de nouvelles maisons pour leurs familles.

6 La logique d'axe est renforcée par les projets de construction d'infrastructures « excluantes », comme celui d'une autoroute à péage, programmée dans l'agglomération dakaroise.

7 À Touba, les émigrés mourides investissent dans la construction immobilière dont les khalifes généraux de la confrérie, dans le cadre de programmes spécifiques, favorisent le développement depuis les années 1960 (GUEYE, 2002). Le transport collectif dans la cité religieuse connaît aussi une effervescence sans précédent (SECK, 2004).

L'économie internationalisée du Sénégal accentue les déséquilibres dans le transport de marchandises. La carte du Sénégal ressemble à celle des chemins de fer coloniaux : un point sur la côte où touchent les navires, une ou deux lignes pénétrantes dans l'arrière-pays. La mondialisation à l'œuvre satisfait en outre les grands opérateurs maritimes que sont les groupes Bolloré et Maersk, dont les stratégies privilégient, sur le continent africain, différentes places portuaires et axes de pénétration, en s'appuyant sur un vivier de transporteurs locaux, sous-traitants pour l'acheminement ou la collecte des marchandises (DEBRIE et DE GUIO, 2004).

Le nouveau Sénégal utile va-t-il se limiter à la région de Dakar et aux axes routiers qui partent de Dakar et rejoignent les grandes villes de l'intérieur : Thiès, Touba, Kaolack ? Le processus de concentration de l'activité de transport est dû aussi à l'absence d'une véritable politique d'aménagement du territoire. La mondialisation ne devrait pas empêcher les gouvernements, les décideurs économiques, les entrepreneurs, les populations d'élaborer une politique nationale du territoire.

Les transports urbains dakarois : entre inflexions étrangères et ressorts sénégalais

La métropolisation en Afrique, et au Sénégal en particulier, permet de comprendre en quoi la mondialisation contribue à la transformation de ce continent et de ce pays. Elle se caractérise par l'émergence d'ensembles urbains gigantesques, se développant sur des aires de plusieurs centaines de km^2. À Dakar, la dynamique métropolitaine s'accompagne de dysfonctionnements majeurs de la planification et de l'aménagement. L'évolution du transport urbain montre un compartimentage de l'espace, que l'absence de régulation de l'offre amplifie. Cependant, les réformes en cours participent aussi au nécessaire décloisonnement entre modèle de gestion du transport importé et pratiques sénégalaises.

Modèle mondial et recomposition locale

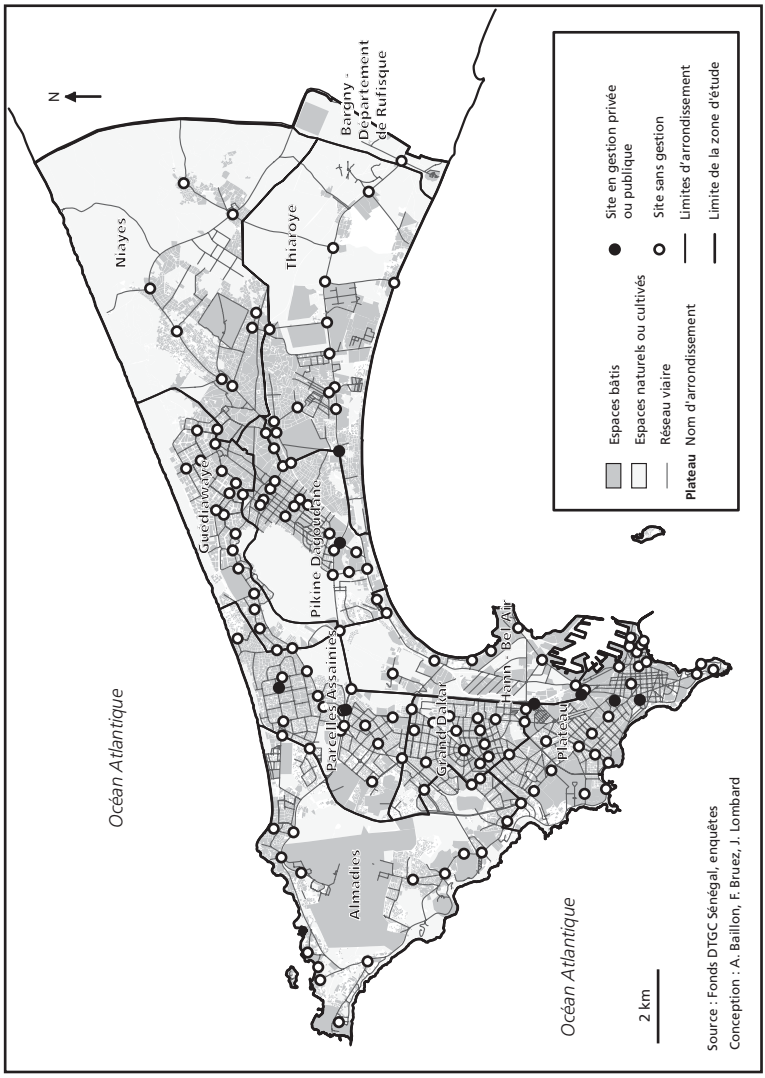
Un des aspects négligés de la mondialisation est le rôle joué par les bailleurs de fonds internationaux dans la mise en place des

politiques urbaines. Le modèle de la Banque mondiale (GODARD, 2002) s'est imposé dans tous les pays d'Afrique et se caractérise dans le transport par différents processus, développés dans le cadre du programme SSATP (*Sub Saharian African Transport Program*) : restriction des dépenses d'investissement dans les transports publics, privatisation des compagnies d'État, construction de nouvelles infrastructures (voies, gares routières) et privatisation de leur gestion, professionnalisation des acteurs (entrepreneurs et chauffeurs), modernisation des parcs de véhicules, réforme des structures d'encadrement et des textes législatifs, création d'autorités autonomes de régulation.

Dakar a servi de ville pilote à la concrétisation du modèle. C'est en 1992, lors d'un séminaire placé sous les auspices de la Banque mondiale, que la réorganisation du secteur du transport urbain sénégalais a été conçue. Pour la première fois, toutes les parties prenantes ont été conviées, à commencer par les organisations professionnelles de transporteurs, à prendre leurs responsabilités dans la réforme. Près de quinze ans plus tard, et après moult péripéties, on peut considérer le modèle comme sérieusement écorné : la Banque mondiale n'a pas réussi à contrôler totalement les évolutions locales du transport urbain et les résultats obtenus sont loin d'être satisfaisants. La compagnie publique, créée en 1971 et soutenue par l'État, a disparu en 1998, à la suite d'une faillite due à une mauvaise gestion et à la détérioration des relations avec la tutelle étatique, dans un contexte contraignant d'économies budgétaires et de privatisation rampante. Celle qui lui a succédé, Dakar Dem Dikk[8], rencontre d'énormes difficultés pour asseoir son développement (situation juridique et financements mal définis, capital non fixé, parc de bus peu étoffé jusqu'en 2004 et en mauvais état). L'incapacité du service public à assurer les dessertes se traduit par l'omniprésence d'opérateurs privés concurrents (DIOUF, 2002) : la part de marché du transport artisanal par minibus est ainsi passée de 18 % en 1980 à 95 % en 2000. Les groupements d'opérateurs dominent les espaces publics où s'organise et se développe le transport urbain : ils multiplient les créations de gares informelles et réadaptent les carrefours et les voies, un peu partout dans la ville (fig. 3).

8 Signifie en wolof « aller-retour ».

Figure 3.
Répartition spatiale des gares routières par type de gestion dans l'agglomération dakaroise.



Le transport artisanal privé profite d'autant plus de l'espace laissé vacant par le secteur public que sa reconnaissance et sa prise en compte dans le système ont été tardives (à partir de 1971). La politique clientéliste des pouvoirs en place envers un secteur

pourvoyeur d'emplois et de soutiens, le jeu des collectivités locales, la demande des usagers, l'afflux de ruraux en quête de revenus font que cette offre, tout en étant peu respectueuse de l'espace public, est incontournable dans tout projet de réforme.

Du transport formel naît tout ou partie de l'informel, et vice-versa

Tant que les politiques et les réglementations officielles, surdéterminées par des normes et des modèles mondialisés, institueront, entre un groupe d'activités et d'individus et un autre, des barrières supposées étanches, elles alimenteront l'exclusion et le recours à des pratiques que l'on qualifie d'informelles[9]. Autrement dit, s'accentuent le dédoublement des structures économiques et sociales, le transport artisanal d'un côté et les grands opérateurs publics ou privés de l'autre, qui constituent les éléments enchevêtrés d'un même processus. L'évolution du système économique génère l'existence même de l'informel qui ne s'embarrasse pas de règlements sur le terrain et valorise l'intérêt particulier ou corporatiste plus que l'intérêt général, au sens entendu en Europe où « l'ambition [...] est de créer un modèle de société caractérisée par la priorité donnée à la cohérence sociale et économique de la société, garantie par un certain nombre de droits sociaux et de services d'intérêt général, accessibles au plus grand nombre » (NICOLAS et RODRIGUES, 1998). Parce que le formel est supposé intangible, l'informel existe et progresse car il provient des façons de faire des populations. Il renvoie au développement, au sein même de règles supposées admises par tous, d'activités plus ou moins déclarées et visibles.

Dans l'agglomération de Dakar[10], depuis que la motorisation a envahi le transport urbain (après la Seconde Guerre mondiale), le secteur artisanal et privé, pourtant contraint par un arsenal de réglementations limitant l'exercice de son activité, côtoie les structures formelles. Le système de transport est le produit direct de ce fonctionnement économique et social. En raison de la

9 Comme le rappelle S. SASSEN (1999).

10 Le recensement de 2002 indique une population de 2,2 millions d'habitants pour la région du Cap-Vert (qui correspond à l'agglomération de Dakar).

déficience du service public, les nouveaux entrants dans le transport urbain sont nombreux : avec un ou deux cars ou taxis, ils répondent à une demande énorme, tellement variable dans le temps et l'espace qu'on peut faire arrêter un bus n'importe où ; leurs véhicules, hors d'âge au regard des critères européens[11], sont retapés, parfois totalement refaits et repeints, et mis en service dans les rues de la ville.

Le transport artisanal privé se développe selon l'idéologie de l'entrepreneur local, souvent ancien émigré, musulman et d'obédience mouride[12]. Ce modèle prime dans la société sénégalaise actuelle, remisant à une autre époque, selon M. NDIAYE (1996), l'image du fonctionnaire et de l'intellectuel comme figures du développement. L'exemple de A.N. illustre à merveille le caractère mythique d'un modèle dans lequel des opérateurs efficaces se passeraient de l'État et offriraient des emplois à une multitude de déracinés du monde rural, tout en proposant un transport peu cher à des populations citadines appauvries.

A.N. est le plus grand opérateur de transport de voyageurs au Sénégal. Analphabète en français, musulman mouride, il a donné son nom au système de transport dakarois reliant périphérie et centre. Alors qu'il est, en 1985, propriétaire d'une quinzaine de minibus Renault de 25 places, opérant entre Dakar et la brousse, il commence à investir, avec le soutien des autorités mourides et le concours des banques de crédit, le transport interurbain en direction de la ville sainte de Touba. Puis, il s'engage dans le transport des personnels d'entreprises, notamment au port de Dakar et dans les banques de la place. Dans les années 1990, au moment de la généralisation des difficultés de la compagnie publique de transport, il décide de faire tourner ses chauffeurs entre le centre-ville et la grande banlieue, en proposant des trajets directs,

11 Ce qui alimente les exportations de véhicules vers les pays du Sud.

12 Confrérie musulmane fondée par Cheikh Ahmadou Bamba Mbacké au début du XXe siècle. Ses adeptes font du travail une forme d'adoration de Dieu. À partir des années 1970, confrontés dans leur région d'origine – le Baol et le Kayor – à la faillite du système agricole, ils ont massivement migré vers Dakar (Cf. contribution dans cet ouvrage de N. Robin) et suivi la trace de pionniers qui avaient investi dans le transport. Aujourd'hui, selon les lieux de naissance connus des transporteurs enregistrés à Dakar par la Direction régionale des transports, au moins 41 % des véhicules de transport collectif urbain appartiennent à des opérateurs originaires des régions du Baol et du Kayor (donc potentiellement mourides).

sans arrêts intermédiaires. Avec la bénédiction de l'État, incapable d'assurer sa mission de service public, A.N. augmente considérablement son parc et offre ainsi des dessertes rapides toute la journée. Cet opérateur dont le siège d'entreprise se confond avec son garage d'entretien, sale et inhospitalier, disposait, officiellement en 2003, de 284 cartes grises de minibus Mercedes blancs, dotés de 35 à 45 places. Pour l'administration, A.N. est simplement aidé par un comptable qui lui est fidèle depuis 30 ans : il est lui-même patron de son garage et contrôle tout ce qui s'y passe.

Le secteur dit informel sait aussi faire preuve d'adaptation et profiter des avantages du secteur formel, notamment des banques qui offrent des opportunités de financements, avec une tendance à la formalisation de tout ou partie de l'activité, en particulier dans des situations où l'informel atteint un certain standing dit de « haut de gamme »[13]. L'exemple de D.G. montre que certains acteurs combinent l'informel au formel, en articulant différents segments inhérents aux deux systèmes. Il confirme l'extraordinaire effervescence du secteur du transport, notamment urbain, et sa capacité à innover, à profiter du marché mondial, notamment celui des voitures d'occasion.

D.G., la quarantaine, fils de commerçant, émigre en 1986 en France. À son retour en 1994, il se spécialise dans la vente des voitures d'occasion importées, très prisées au Sénégal et dans les pays limitrophes. Il détient actuellement un parc de vente à Dakar où est exposée une centaine de véhicules de tourisme. Il arrive à fidéliser une clientèle solvable et à faire des bénéfices sur ses ventes. Aujourd'hui, D.G. fait travailler dans sa structure une dizaine d'employés salariés ou bénévoles (commerciaux, coursiers, laveurs, etc.). Après une forte embellie dans les années 1990, le système commercial des « venants »[14] montre ses

13 « Si les possibilités d'un capital ou d'un financement sont fortement réduites pour les "bas de gamme", celles-ci se sont renforcées pour les "haut de gamme" au point que tout ou partie de ces activités y afférant tend à se formaliser (exemple : officialisation des structures, enregistrement au registre du commerce, paiement des taxes et autres patentes, formalisation des liens avec l'administration locale, etc. » (MARIE, 2000).

14 Appellation amputée de son complément « de France », marquant le lieu d'origine. Celle-ci est la plus répandue au Sénégal pour désigner les véhicules d'occasion importés d'Europe. La référence systématique à la France dans la terminologie vient du fait que ces produits ont d'abord été achetés dans ce pays ; ils viennent aujourd'hui plus souvent d'ailleurs (Belgique, Italie).

limites : saturation de l'offre, impacts négatifs sur l'environnement (pollutions, congestion, dégradation du paysage urbain, etc.), amenant l'État à freiner, à partir de 2003, par le biais de mesures réglementaires, législatives et fiscales, l'entrée des véhicules sur le territoire[15]. *La forte concurrence entre importateurs a contraint ces derniers à faire évoluer leur structure et à améliorer la qualité de leurs produits. D.G. a intégré les nouvelles conditions du marché avant même que celui-ci n'atteigne le niveau de dégradation actuel. Il s'est lancé dans un processus de formalisation de son activité. Il a créé une SARL, enregistrée et immatriculée au registre du commerce. Il dispose d'un vaste parking de plus de 1 000 m², pour lequel l'autorité municipale locale lui réclame le paiement de 300 euros (en sus de la patente et des taxes diverses auxquelles il est assujetti). Désormais, D.G. fait de la vente une priorité, étend l'éventail de ses produits tout en ciblant une nouvelle clientèle. À côté des produits classiques, d'anciens modèles prisés par les clients traditionnels comme les taximen, D.G. s'intéresse à des véhicules « haut de gamme », dédiés à une clientèle de hauts fonctionnaires de l'État ou d'agents d'organisations internationales. Il n'a pas attendu le décret d'interdiction d'importation au Sénégal des véhicules de plus de cinq ans pour rehausser la gamme exposée dans son parc.*

Mi-formel, mi-informel, le modèle dit de « AN » trouve cependant ses limites dans la dégradation accélérée du parc de transport collectif, le manque de formation des chauffeurs et apprentis, l'absence de qualité de service, le manque de professionnalisme des transporteurs et autres intervenants dans le secteur. Le contrecoup du développement d'un système de transport déséquilibré (où le secteur public est déliquescent et où le secteur privé s'impose par défaut, sans réelle organisation) a des conséquences dommageables pour l'ensemble de la société. L'imposition d'un fonctionnement de fait produit insécurité et catastrophes. Les statistiques d'accidents sur le réseau routier national sénégalais indiquent une sérieuse dégradation des conditions de sécurité : selon le MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS (2002), le nombre d'accidents est passé, entre 1995 et 1999, de 12 276 à 16 808 accidents, et le

15 Une loi, votée en juillet 2001 et limitant l'importation des véhicules de plus de cinq ans, commence à être mise en application depuis 2003 : les immatriculations mensuelles de véhicules auraient ainsi baissé de 1 500 à moins de 400.

nombre de morts, de 448 à 646, soit une augmentation de 44 % en cinq ans[16]. Comme si laisser faire le marché, selon la norme en vigueur dans le monde, ne suffisait pas à générer un transport de qualité, équitable et au bénéfice de tous...

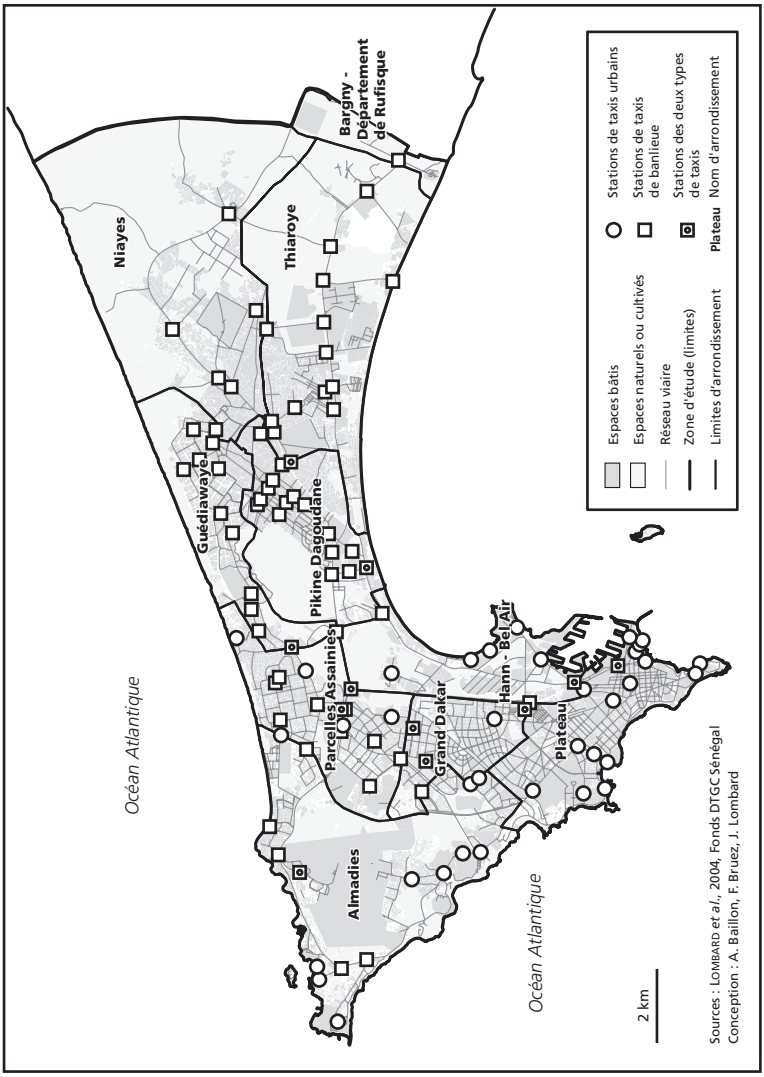
Disparités spatiales intra-urbaines : ségrégations en perspective

La métropole dakaroise devient une ville compartimentée. Aujourd'hui, habitat et activité, ces deux éléments de la vie urbaine, s'opposent dans l'espace. Dans quelle mesure les banlieues pauvres de Dakar, à Pikine et à Guediawaye, profitent-elles alors des effets de l'insertion du pays dans la mondialisation, tant vantée par les gouvernements sénégalais, puisque par ailleurs elles reçoivent bien peu des investissements réalisés par l'État et les collectivités locales ? Dans ce déséquilibre spatial, le système de transport artisanal privé profite de l'imposante migration pendulaire quotidienne qui génère embouteillages, congestion, pollutions, retards (sur certains itinéraires, les banlieusards mettent près de deux heures pour effectuer 20 km en transport en commun : BIPE-TER, 2000).

La similitude avec d'autres phénomènes repérés dans le monde donne à la ville de Dakar un visage connu. L'ouest de la métropole, au bord de la mer, face au couchant, est privilégié et rassemble progressivement les activités dites mondialisées comme par exemple les services « high tech », alors que l'est de la métropole reste industriel, industrieux, pollué, encombré. Les types de moyens de transport sont adaptés à cette différenciation spatiale. Dans les quartiers ouest et sud (fig. 4), se sont multipliées les gares de taxis urbains ; la course est chère (au moins 500 francs CFA, soit moins d'un euro) et seulement accessible aux classes moyennes à aisées. Au contraire, dans les quartiers est et nord-est de l'agglomération où elles sont reconnues et officialisées, les gares de taxis collectifs

16 Sur le réseau fluvial ou en mer, les retournements de pirogues, surchargées, mal équipées (ne disposant pas de gilets de sauvetage, par exemple), en mauvais état, occasionnent aussi de nombreux drames, en particulier dans les deltas du sud du Sénégal : noyades de pêcheurs, chavirages d'embarcations entraînant avec elles leurs passagers. À propos de celui du bateau *Le Joola*, qui a fait en 2002 au moins 2 000 morts, cf. LOMBARD (2005).

Figure 4.
Répartition spatiale des taxis par type de véhicule dans l'agglomération dakaroise.



dits « de banlieue » sont omniprésentes. Leurs tarifs défiant toute concurrence (50 à 100 francs CFA le trajet par personne), ce type de véhicules est adapté aux ressources des populations.

Dans les quartiers neufs, immenses zones pavillonnaires érigées le long des grands axes de transport et rappelant d'autres *suburbs* du monde connectées (cf. contribution de A. Mabin), la croissance du parc de berlines permet de répondre à la demande et de compenser l'absence de transport en commun. Les nouveaux propriétaires immobiliers de ces quartiers possèdent des véhicules qu'ils ont importés ou acquis par le biais d'un parent émigré : soit ils les transforment en taxis, soit ils s'instaurent, matin et soir, transporteur pour les voisins, renchérissant par là même frauduleusement l'offre en transport entre la banlieue et le centre de Dakar.

Les excès de la mondialisation se traduisant par la dérégulation et la déréglementation, il est capital de mieux insérer toutes les parties prenantes du secteur (notamment les opérateurs privés) dans la négociation, pour sortir de l'impasse dans laquelle est tombé le transport dakarois. Les tendances actuelles sont porteuses dans l'ensemble du Sénégal d'un processus de ségrégation spatiale. La solution passe sans doute par l'invention d'un système dans lequel les pratiques populaires locales et les recettes ayant fait leurs preuves ailleurs seraient confrontées, réinterprétées, mixées et bonifiées.

Conclusion : la mondialisation au Sénégal, gage de progrès dans les transports ?

L'ouverture du Sénégal sur l'extérieur, si elle insère le pays dans les flux mondiaux, ne suffit pas à mieux organiser les transports. La mondialisation est à la fois synonyme d'intégration internationale et de désordre dans les transports. Le transport fournit des emplois dans le pays mais contribue dans le même temps à différencier l'espace et la société, enfermant les groupes – les transporteurs, les usagers riches – dans des territoires où seuls priment leurs intérêts. Dans la métropole dakaroise, il fait fonction de lien entre la banlieue et le centre mais est peu sûr et dérégulé. Il évolue dans un territoire borné, réduit à quelques axes de communication, mais appartient à un espace de production sans limites.

L'apport de schémas de régulation et d'organisation tout faits – notamment importés – ne suffit pas à réorienter le système. L'État doit retrouver une vocation réglementaire et d'aménagement, acceptée par tous. De même, les organismes de régulation en émergence doivent tenir compte des pratiques à la base et de tous les acteurs. Seule une politique globale, empruntant à la fois aux ressorts de la société sénégalaise et aux réussites extérieures, peut redonner une cohérence aux transports.