

## **La gare routière et la ville à Dakar**

### **Cheikh Samba WADE**

Docteur, Maître-assistant en Géographie  
Enseignant-chercheur, UFR des Lettres et Sciences Humaines,  
Université Gaston Berger de Saint-Louis

### **El Hadji Mamadou NDIAYE**

Doctorant en Géographie, Université Cheikh Anta Diop  
Chercheur à Enda Graf Guédiawaye (Intermondes, Dakar)

### **Rémy TREMBLAY**

Professeur de Géographie  
Titulaire de la Chaire de recherches du Canada sur les villes du savoir, Université du  
Québec à Montréal

*Perspectives & Sociétés*, N°1, janvier 2010  
ISSN 1840-6130

#### **Pour citer cet article :**

— WADE C. S., TREMBLAY R., NDIAYE El Hadji M., La gare routière et la ville à  
Dakar. *Revue Perspectives & Sociétés*, N°1, janvier 2010

© CAREDE, 2010. Tous droits réservés pour tous pays.

Toute reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit, sans l'approbation du CAREDE.

## **RESUME**

La région de Dakar, avec actuellement plus de 3 millions d'habitants soit près d'un quart de la population du Sénégal, connaît un développement urbain considérable. A cette pression démographique s'ajoute le handicap de la configuration géographique et de la répartition spatiale déséquilibrée des activités économiques et sociales et de l'habitat. De là résulte une dégradation continue de la circulation liée à l'insuffisante capacité des routes, à l'augmentation des besoins en mobilité et à la faiblesse de l'offre de stationnement. Le constat est que très souvent les véhicules stationnent partout et n'importe où, d'où la nécessité de créer des lieux de stationnement et des gares routières indiquées. Il existe de nombreux modes de gestion de gare routière : concession, affermage, régie, etc.

Une question majeure se pose actuellement pour les décideurs politiques à savoir quel modèle de gestion appliquer? Pour répondre à cette question, il est nécessaire de présenter les modes de gestion existants, afin de montrer les avantages et les difficultés rencontrées dans chacun d'entre eux. Le présent article présente les deux modes de gestion de gares routières appliqués au Sénégal. Les gares routières choisies sont celle de Petersen et celle de Pompier, qui représentent les gares les plus significatives du pays.

**Mots-clés** : Gare routière, transport urbain, gestion.

## **ABSTRACT**

Dakar with its 3 millions people, which represents the quarter of the population of Senegal, is going through a rapid demographic growth. Adding to this pressure is the unequal spatial repartition of economic and social activities. This results, in part, in an important degradation of roads and highways, massive congestions, and lack car pools. Too often cars park anywhere and everywhere. Thus, the need for more car pools is urgent. But how should these car pools be managed? What models to apply? Two management models are presented in this paper. Both are inspired by the Peterson and the Pompier car pool since they are among the most important in Senegal.

**Keywords:** car pool, urban transportation, management

La pression démographique et le handicap géographique ainsi que la répartition spatiale déséquilibrée des activités économiques et sociales et de l'habitat sur la presqu'île justifient les problèmes. La ville compte plus des trois quarts des emplois avec une forte concentration dans le Plateau, soit 27 %. La plupart des activités sont concentrées sur le Plateau, notamment au voisinage du port, de la zone industrielle et non loin du grand marché métropolitain de Sandaga. Au même moment se développent d'autres activités dans les zones de plus en plus éloignées du centre. Il résulte de cette situation et de la dynamique urbaine des mouvements pendulaires d'une population de plus en plus dense, effectuant des déplacements de plus en plus longs. Cette situation est aggravée par la rigidité du réseau de voirie, essentiellement composé de cinq grands axes routiers formant des pénétrantes qui convergent vers le Plateau. On constate aussi une dégradation continue de la circulation, liée à l'insuffisante capacité des routes, à l'augmentation des besoins en mobilité et à la faiblesse de l'offre de stationnement.

Les flux de circulation et les besoins de stationnement ont augmenté du fait de la possession d'un véhicule et de son utilisation dans toutes sortes de déplacements urbains. Les problèmes de circulation sur le Plateau sont amplifiés par les stationnements anarchiques et par l'inorganisation des modes de transports. Le constat est que très souvent les véhicules stationnent partout et n'importe où, d'où la nécessité de créer des lieux de stationnement et des gares routières indiquées. Une question majeure se pose de nos jours pour les décideurs politiques, à savoir quel modèle de gestion appliquer ? Pour répondre à cette question, il est nécessaire de présenter les modes de gestion existants afin de montrer les avantages et les difficultés rencontrés dans chacun d'entre eux.

Les productions concernant le transport urbain au Sénégal sont assez abondantes, cependant rares sont celles qui traitent des gares routières ou de leur gestion. Il existe aussi des documents qui donnent une description du secteur du transport et des problèmes liés à la mobilité urbaine. En effet, la mobilité urbaine et les transports sont des thèmes abordés diversement par une multitude d'auteurs. Pour Lombard J (2001) : « Comme ailleurs dans le monde, les transports terrestres routiers sont devenus prédominants au Sénégal pour l'acheminement des personnes et des biens. Pour lui : « La politique libérale sectorielle a certes augmenté l'offre de transport en véhicules et en dessertes et multiplié les possibilités d'emplois pour nombre de personnes au chômage ou sans activité ». Dans un autre article, abordant la question de la gestion des gares routières, Lombard J (2009) affirme « Les gares

routières regroupent les nombreux transporteurs et chauffeurs qui ont investi le secteur à la faveur de la libéralisation de la vie économique. Lieux d'emprise du pouvoir politique sur le milieu du transport, elles sont devenues des espaces de développement des corporations professionnelles et syndicales qui en ont fait de véritables places fortes à la fois autonomes et revendicatives ».

Godard (2001) parle de “ sous-information en matière de mobilité urbaine” dans les villes des pays en développement. « La sous-information sur la mobilité rejoint le manque d'information fiable sur l'ensemble des systèmes de mobilité urbaine, que l'on définit comme le système combinant à la fois l'offre de transport et la demande de déplacements dont la partie observable et mesurable est la mobilité effective ».

Le présent article est de type plutôt descriptif, il a pour objectif d'analyser et de présenter les modes de gestion appliqués au Sénégal. Il présente d'abord les deux gares routières concernées par cette étude, ensuite il décrit les différents modes de gestion des gares routières, avant de mettre en exergue les modes de gestion qui sont appliqués à Pompier et à Petersen et de terminer par une analyse des problèmes rencontrés dans chacun de ces modes de gestion. La recherche part de l'hypothèse selon laquelle : « Une politique de gestion urbaine durable d'espaces publics multidimensionnels comme les gares routières passe par l'implication et l'adhésion des acteurs du secteur aux projets de développement urbain. Les gares routières constituent des espaces publics fortement fréquentés et très conflictuels avec de nombreuses logiques : privées publics et individuelles. De ce fait l'implication et la concertation demeurent donc, les meilleurs remèdes pour une gestion efficace et durable de ces équipements ».

## **I- Méthodologie de la recherche**

Comme toute œuvre scientifique, la réalisation de cet article a nécessité l'application d'une démarche scientifique rigoureuse marquée par quelques étapes fondamentales d'une recherche. Elle commence par une phase de recherche documentaire ayant débuté depuis de nombreuses années déjà, sur le secteur du transport urbain et ayant débouché sur la production d'un mémoire portant sur la gestion de la gare routière Pétersen. Il s'en est suivi une phase empirique avec de nombreux résultats dont l'exploitation a permis de présenter des résultats. L'article constitue aussi une présentation des travaux de recherches doctorales

portant sur la gestion des gares routières au Sénégal, ce qui explique l'utilisation des données issues des enquêtes.

## **II- Présentation des gares routières de Pompier et de Pétersen**

La gestion des gares routières a toujours été assurée par les transporteurs. A Dakar, la gestion publique des gares routières (GR) a toujours existé, avec beaucoup de problèmes. Mais depuis 1999, un nouveau mode de gestion de gare routière est appliqué au Sénégal et cela stipule la gestion par concession au niveau des gares routières de Pétersen et Lat-dior. Chacun de ces modes de gestion a ses spécificités, de même que des avantages et des inconvénients.

### **1. Présentation de la gare routière de Pétersen**

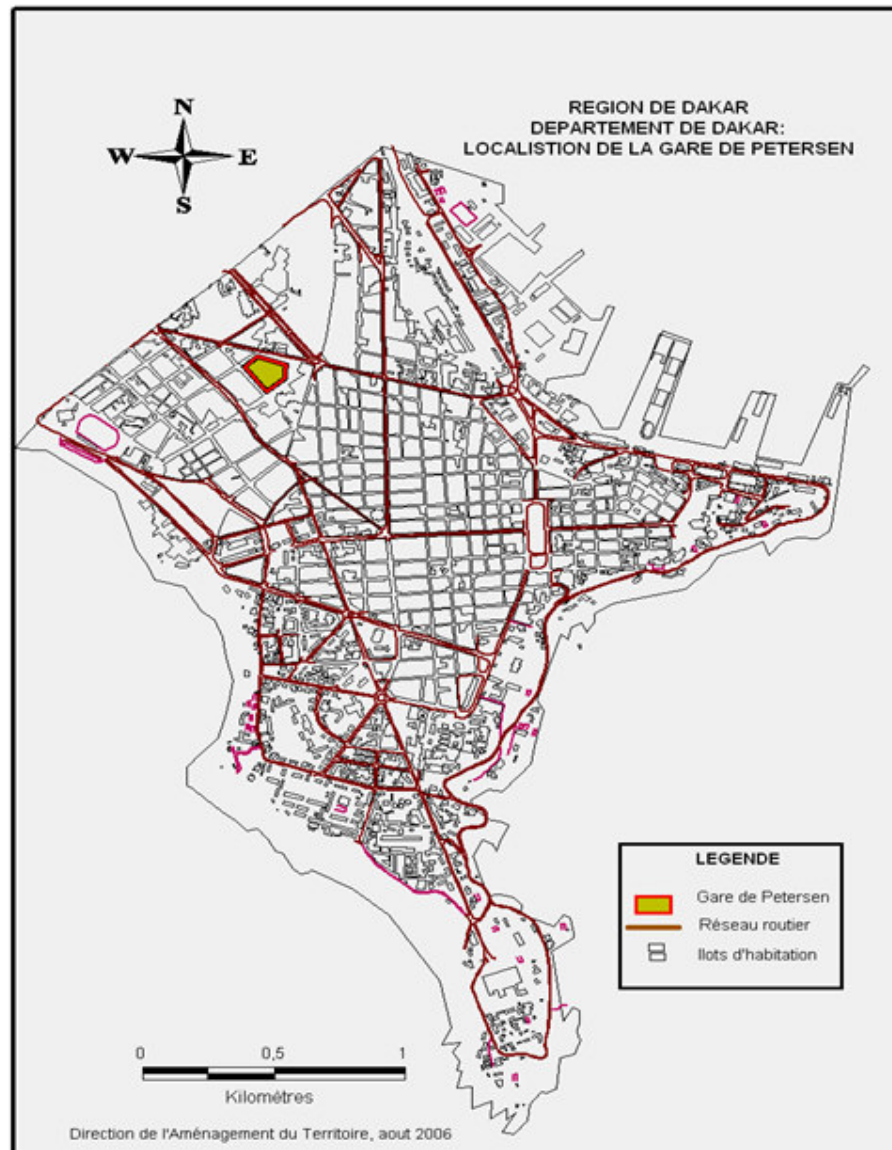


Hadji Mamadou Ndiaye, 2009

La gare routière de Pétersen est située sur l'avenue Faïdherbe entre le prolongement de l'Avenue Sénégal et la rue Mangin. Reliée à tous les nœuds de communication en direction de la banlieue, elle joue un rôle non négligeable dans le système de transports urbains de la métropole dakaroise. De par sa position, elle se trouve non loin des 6 grandes pénétrantes<sup>1</sup> qui convergent vers le plateau du Nord au Sud. La gare reçoit chaque jour plus de 50 000 personnes. Ainsi joue-t-elle un rôle non négligeable dans le système de transport de la capitale ?

La nécessité de la création d'une gare routière pareille résulte de la combinaison de plusieurs facteurs : la dispersion notée dans le secteur des transports urbains de masse,

l'existence de plusieurs lieux non aménagés pour servir de gare routière, l'insuffisance des lieux de stationnement dans le plateau, les contraintes liées à la mobilité urbaine, l'augmentation des moyens de transport, etc.



Source : DAT, 2006

Les travaux de construction de la gare routière de Pétersen, financés par le gouvernement du Sénégal et les bailleurs de fonds, ont été achevés en 1997. L'occupation effective de la gare routière date de la fin de l'année 1998. Le démarrage officiel de la gestion privée de la gare remonte au 1er mars 1999 au niveau des gares de Pétersen et Lat-Dior. Le projet qui a présidé la naissance des deux gares s'inscrit en fait dans un ensemble plus vaste de réaménagement urbain du Plateau et de refonte du plan de circulation du centre-ville.

A tous points de vue, Pétersen diffère des autres gares routières du Pays<sup>2</sup>. Aussi bien son mode de construction, d'organisation et de gestion, qui représente un modèle spécifique "formaté from Banque Mondiale"<sup>3</sup>, constituent des facteurs suscitant l'intérêt des chercheurs. Le mode de gestion appliqué à Pétersen est la concession qui diffère des autres modes de gestion. De ce fait, cet espace public très convoité cache des réalités très complexes. Située au cœur de la ville de Dakar, elle a pour fonction principale d'assurer la mobilité des personnes et des biens entre le centre ville de Dakar et sa banlieue.



Source : enquête Cheikh Samba Wade et El hadji Mamadou Ndiaye, 2009



Cheikh Samba Wade, 2009

## 2- Présentation de la gare routière de Pompier



Cheikh Samba Wade, 2009

Historiquement, l'avenue Malick SY était la ligne de séparation entre les Blancs qui habitaient le plateau et les Noirs (indigènes) qui vivaient à la Médina. Ceux qui venaient de Pikine, Rufisque et autres devaient s'arrêter avant la ligne de séparation ; d'où la Gare Pompier. La Mairie de Dakar a affecté l'espace sommairement aménagé, pour servir de gare routière. Située à l'entrée du Plateau entre l'autoroute et la zone du port, la gare doit son nom à sa proximité de la caserne des sapeurs-pompiers. C'est le lieu d'où partent et arrivent les véhicules de transports interurbains nationaux et internationaux (Gambie, Mauritanie, Guinée-Bissau et Guinée Conakry).

Parlant de l'historique de la gare routière Pompier, Jérôme Lombard, 2009 déclare : « Dans ce lieu dénommé Pompiers, se regroupent les transporteurs sénégalais d'origine africaine, qui ont remplacé les Français, restés après l'indépendance, et les Libanais présents, depuis les années 1920, dans le commerce et le transport (Boumedouha, 1990). La gare connaît une croissance certaine de son trafic : celui-ci est aujourd'hui le triple de ce qu'il était en 1974, le nombre de départs quotidiens à destination des villes de l'intérieur passe en trente ans de 330 à 820. »

La gestion actuelle de la gare routière Pompier remonte à l'époque de sa création. Elle a débuté donc depuis plus d'une trentaine d'années. Au départ, les acteurs voulaient organiser



le fonctionnement de leur activité, en y instaurant une discipline, un ordre à respecter, et surtout en créant une caisse de cotisation commune pour s'entre-aider en cas de besoin. Les objectifs ont évolué. Les acteurs, vue la réaction tardive ou inexistante de l'autorité légale, continuent à gérer la gare routière sans aucun contrat.

De nombreuses activités s'y déroulent quotidiennement en plus de celles directement liées au transport de voyageurs: petit commerce, restauration, lavage de véhicules, réparation de véhicules, cirage, etc. Plus de 3.000 personnes travaillent en permanence dans la gare et, si l'on tient compte des mouvements des voyageurs, près de 20.000 personnes la fréquentent chaque jour, ce qui donne lieu à un impressionnant mouvement de foule et une dynamique sociale très chargée. La gare routière est un lieu de circulation de ressources financières et humaines, un espace de rencontres et d'échanges entre divers acteurs urbains, aux perspectives et intérêts souvent différents voire contradictoires. En raison de la crise économique, il s'y développe également d'autres activités comme une "économie de la sexualité" mais aussi d'intenses activités souterraines.

Affectés en priorité par la conjoncture défavorable, les jeunes et les femmes sont les acteurs les plus visibles dans la gare, où ils exploitent toutes les opportunités offertes. Les routiers construisent une identité sociale qui leur est propre et élaborent des règles et modes de vie spécifiques qui traduisent une large liberté d'expression. Finalement, la gare routière est aussi un lieu de partage, de confrontation, de transactions et d'échanges. Les personnes et les groupes qui y évoluent entretiennent des relations de proximité qui facilitent la communication interpersonnelle et la communication de masse. Cependant, cette dynamique d'échanges s'inscrit également dans un environnement plus large, celui du réseau des agglomérations nationales et internationales. Actuellement un projet est en cours pour réhabiliter la gare routière de Pompier, en faire une gare inter urbaine et confier sa gestion à une entreprise privée.

### **III. Système actuel de gestion des gares routières au Sénégal**

Actuellement deux modes de gestion de gare routière sont appliqués au Sénégal : il s'agit de la gestion par les opérateurs (dite aussi « gestion publique » car elle se fait en collaboration avec l'Etat) et de la gestion privée. La gestion publique de gare routière est celle qui est appliquée au niveau de la gare routière de Pompier, c'est un mode de gestion dans lequel les

acteurs du secteur du transport et les collectivités locales travaillent en collaboration directe et assurent chacun en ce qui le concerne une partie de la gestion.

Dans ce cadre, la gestion de l'activité de transport est exercée par les opérateurs regroupés en Comité de Gestion (CG) élus par les chauffeurs, commerçants et coxeurs évoluant dans la gare routière. Ils sont regroupés en GIE (Groupement d'Intérêt Economique) et /ou Association, exercent de menus travaux d'entretien et de réparation à l'intérieur de la gare routière.

La gestion des infrastructures (l'entretien des lieux, l'éclairage, la sécurité etc..) est assurée par la mairie de Dakar qui perçoit des taxes pour chaque départ (300 à 500 F CFA). Les vendeurs (ambulants et fixes) payent également des taxes à la collectivité locale. Le Comité de gestion perçoit de l'argent soit sous forme de cotisation syndicale ou par départ (300 à 75 000 FRS CFA), qui alimentent la caisse. La Caisse qui finance des œuvres sociales est sans comptabilité régulière conformément aux dispositions de l'Acte Uniforme au droit comptable.

Il n'existe pas de contrôle de gestion avec commissaires aux comptes choisis parmi les membres du comité de gestion, donc pas d'états financiers de synthèses ni de rapports annuels des opérations. L'assemblée générale ne reçoit pour approbation du Comité de gestion ni l'inventaire ni les comptes annuels. Dans ce modèle de gestion, de nombreux conflits sont notés entre les membres et entre le Comité de gestion et l'autorité légale.

Le second mode de gestion est la gestion privée de gare routière qui consiste à confier à une entreprise privée la gestion de la gare routière. Ce mode de gestion peut exister sous plusieurs formes : concession, affermage, régie intéressée, gérance etc.

- La concession : Par contrat, la collectivité locale confie à une entreprise le soin de construire, de financer et d'exploiter la gare routière pour une durée définie. Le gestionnaire privé se fait payer par redevances perçues sur les usagers. C'est le mode de gestion appliqué dans les gares routières de Pétersen et de Lat Dior, la SAGES en tant que concessionnaire étant l'acteur principal.
- L'affermage : Selon le dictionnaire Wikipédia 2008, l'affermage est un type de contrat dans lequel le propriétaire (bailleur) d'un bien en confie l'exploitation à un *fermier*. Celui-ci tire sa rémunération du produit de la *ferme* et verse au propriétaire

un fermage (loyer) dont le montant est convenu à l'avance et indépendant des résultats d'exploitation. La collectivité locale construit la gare routière et la confie à une entreprise qui l'exploite, se fait payer par les redevances des usagers, et paye un certain montant (ou fermage) à la collectivité locale pour amortir ses investissements. Il existe un contrat entre les deux parties.

- La régie intéressée : La collectivité locale construit la gare routière et la confie à un exploitant qui est le régisseur intéressé qui exploite et se fait payer par les usagers. Il est rémunéré par la collectivité locale. La rémunération a un élément fixe et un élément variable en fonction de ses résultats.
- La gérance : elle est identique à la régie intéressée, la seule différence concerne la rémunération qui n'a qu'un seul élément fixe.

## **IV. Analyse des modes de gestion des gares routières**

### **1- La gestion par concession à la gare routière de Pétersen**

Dans les années 1990, dans le cadre du troisième Programme de Développement Urbain financé par la Banque Mondiale, l'ACDI et l'Etat du Sénégal, le financement des projets prévus dans ce PDU a permis le financement du Plan de Circulation au Plateau (PCP) et la construction de gares routières dont celle de Pétersen. C'est dans ce cadre que l'îlot Pétersen doit accueillir un site multimodal de transport et un centre commercial, tout comme une partie du camp Lat-Dior est transformée en gare routière. En outre, il est prévu de mettre en place des parkings privés ainsi que l'application de mesures dissuasives pour obliger les chauffeurs à stationner dans ces parkings payants. A la fin de l'année 1995, l'îlot Pétersen et l'espace réservé du camp Lat-Dior sont progressivement construits en gares routières et parcs de stationnement modernes aptes à recevoir un nombre important de véhicules.

A la fin des négociations, le mode de gestion retenu est la concession. La **Concession** de service public est une convention par laquelle une personne publique (le concédant : ville de Dakar) confie à une personne morale, privée ou parfois publique (le concessionnaire: la Sages<sup>4</sup>), le soin d'assurer, pendant un temps déterminé la gestion d'un service public (Pétersen). Cette idée de la Banque Mondiale d'éviter que la gestion des nouvelles gares soit l'exclusivité des collectivités locales est reprise par J. Lombard et F. Bruez, (2000) : « face à la complexité de la situation institutionnelle, accentuée par l'approche des

élections locales de décembre 1996, la Banque Mondiale ne veut pas que les communes gèrent directement les gares et commande un rapport sur leur conception et leur fonctionnement pour alimenter la réflexion sur les modalités de gestion de Lat-Dior et de Pétersen ».

Le recours à un opérateur privé suggéré par la Banque Mondiale est devenu nécessaire. Dans les appels d'offre lancés, il est précisé que le cabinet choisi dans le cadre de cette étude va en même temps proposer un type de contrat de concession pour la gestion de gares multimodales (Pétersen, Lat-Dior). C'est la société canadienne Vimax qui a été choisie pour la réalisation du projet. Le 1er mars 1999 marque la date officielle de démarrage des activités du concessionnaire : la Sages-Vimax. Après une période commune de gestion de 6 mois, la gestion est désormais l'exclusivité de la Sages. Pour mener à bien sa mission, la Sages dispose d'un personnel composé de 60 agents dont 17 journaliers. Ces derniers ont pour rôle d'assurer la sécurité et la surveillance, l'entretien et la réfection du site, la collecte des taxes et le bon fonctionnement de la gare. Le montant collecté quotidiennement est de 125 000 F CFA et la part versée au concédant est de 60% des recettes globales nettes. L'importance de l'intérêt sur le plan financier explique les nombreux conflits notés dans la gestion.

De plus, le mode de gestion par concession permet non seulement aux concessionnaires et à l'Etat de tirer profit de la gestion mais aussi il permet aux « petits acteurs » de tirer leur épingle du jeu et ainsi d'assurer leur survie quotidienne à Pétersen. Pour le versement des frais de paiement du personnel travaillant dans ces groupements, il s'effectue quotidiennement : il est de 3500 F CFA/jour pour les responsables; 2500 F CFA par jour pour les chauffeurs et les coxeurs et de 2000 F CFA/jour pour les autres. De nombreux acteurs parviennent à assurer leur survie quotidienne en exerçant des activités qui ne nécessitent pas de grands investissements.

## **2. La gestion par les opérateurs de la gare de Pompier: acteurs principaux et rôles dans la gestion de la gare routière Pompier**

### **2.1. Les acteurs non étatiques et leurs rôles à Pompier**

Les acteurs non étatiques sont nombreux au niveau de la gare routière Pompier. Ils jouent chacun en ce qui le concerne un rôle déterminant et appréciable. Le tableau suivant fait une présentation des acteurs en montrant leur rôle.

**Tableau n° 1 : les acteurs et leurs rôles à Pompier**

<b>Acteurs</b>	<b>Rôle</b>
<b>ACTEURS DU TRANSPORT</b>	
<b>Chauffeurs :</b>	conduisent les véhicules
<b>Regroupement des chauffeurs :</b>	assure la gestion de la gare routière en organisant les lignes, percevant des taxes etc.
<b>Apprentis :</b>	aident les chauffeurs, installent les voyageurs et leurs bagages
<b>Coxeurs</b>	vont à la recherche des clients
<b>Rabatteurs :</b> idem coxeurs	orientent les clients vers les véhicules
<b>Porteurs :</b>	transportent les bagages des clients
<b>Gardiens :</b>	assurent la sécurité du lieu
<b>Laveurs :</b>	nettoyage des véhicules
<b>Billeteurs :</b>	vente des tickets de transport
<b>Collecteurs</b>	collecte des tickets vendus
<b>ACTEURS DU SECTEUR COMMERCIAL</b>	
<b>Boutiquiers :</b>	vente de tous les produits de consommation ou autre
<b>Restaurateurs/ trices:</b>	assurent la restauration des acteurs
<b>Tanganas :</b>	assurent la restauration des acteurs
<b>Cireurs :</b>	nettoient et réparent les chaussures
<b>Quincailleries :</b>	vente d'articles divers
<b>Marchands ambulants et vendeurs à la sauvette</b>	vente de produits de toute nature
<b>Station d'Essence ;</b>	vente de carburant, lavage et entretien des véhicules
<b>ACTEURS DE LA MECANIQUE</b>	
<b>Mécaniciens :</b>	réparation des véhicules
<b>AUTRES ACTEURS</b>	
<b>Agents de sécurité :</b>	sécurisent l'endroit
<b>Agents de recouvrement :</b>	perçoivent les taxes
<b>Chômeurs :</b>	recherchent un emploi
<b>Badauds :</b>	errance sans but précis
<b>Prostitués :</b>	souvent convoitées par les acteurs du transport

Auteurs : Papa Souleymane Faye (DTT) et El Hadji Mamadou Ndiaye, Enda Graf (programme KF)  
septembre 2008

En résumé, dans ces gares routières, nous trouvons plusieurs groupes d'acteurs que nous regroupons en deux catégories : les acteurs physiques (transporteurs, commerçants, restaurateurs, populations, religieux, mendiants et enfants des rues, etc.) et les acteurs moraux (associations de commerçants, organisations tontinières, associations de riverains, GIE, GPF, etc.). Chaque groupe d'acteurs a sa propre logique, sa conception de l'espace, des intérêts à sauvegarder.

## **2.2 Les acteurs étatiques et leurs rôles à Pompier**

Le secteur des transports constitue un secteur transversal qui interpelle de nombreux acteurs étatiques. Parmi les intervenants à Pompier, on remarque les ministères, les services déconcentrés et les collectivités locales. Parmi ces ministères, il y a le Ministère en charge des transports terrestres (organise, régleme la gestion de la gare), le Ministère de l'Intérieur (agents de police : sécurité du lieu), le Ministère des Collectivités Locales et de la décentralisation (c'est l'autorité légale à Pompier pour la collecte et la perception des taxes), le Ministère de l'urbanisme et de l'habitat (aménagement des sites) et d'autres ministères : Justice, commerce, économie et finances etc.

Depuis 1996, la décentralisation a créé au Sénégal un nouveau découpage territorial avec l'émergence des collectivités locales que sont les régions, les communes, les communes d'arrondissements et les communautés rurales. En ce qui concerne la gare de Pompier, elle est gérée directement par la ville de Dakar qui abrite 19 communes d'arrondissement.

De nombreuses structures et agences de l'Etat interviennent aussi dans le secteur des transports pour des mobiles divers. Il s'agit :

- ✓ Du CETUD (Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar) : il a démarré ses activités depuis 1997. Cette structure joue le rôle de coordinateur et de régulateur des diverses activités du secteur du transport urbain et permet d'apporter un remède face à la dispersion des compétences jadis constatée dans le secteur. Ses missions sont la régulation du transport public urbain, l'aide à la gestion du trafic, l'appui à la sécurité routière et l'apport d'expertise aux collectivités locales. Dans son rôle de régulateur, il essaie de combler ce vide en faisant une étude sur l'élaboration d'un cadre réglementaire pour la gestion des gares routières.

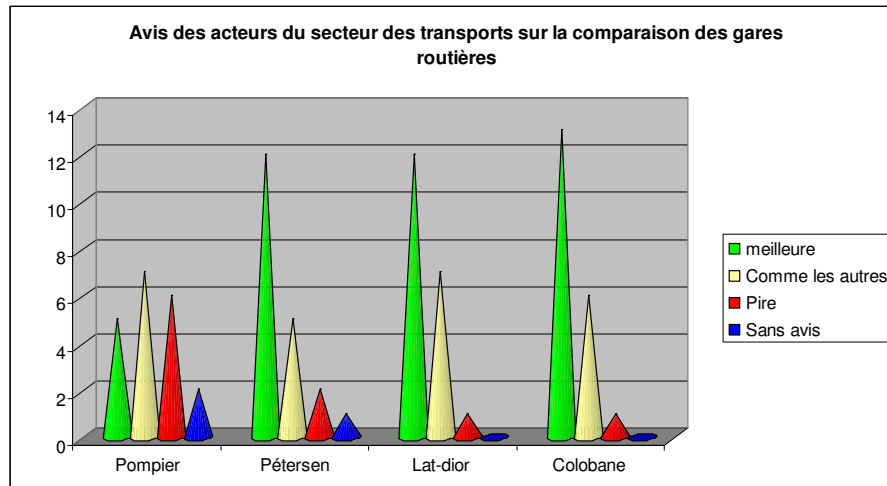
- ✓ La Direction des Transports Terrestres est chargée d'étudier, de promouvoir, de réglementer et de coordonner toute action pouvant contribuer au développement de tous les modes de transports terrestres, tant routier que ferroviaire. Elle est chargée de la planification et coordination des transports terrestres sur l'ensemble du territoire, avec la définition des programmes d'actions pour l'amélioration de la capacité et de l'efficacité du système des transports.
- ✓ Du Fonds de garantie automobile qui intervient pour soutenir les blessés et les victimes des accidents de la circulation.
- ✓ De l'AATR (Agence Autonome des Travaux Routiers) qui assure la gestion du réseau routier classé. Assurée jadis par la DTP (Direction des Travaux Publics), cette gestion est dévolue à l'AATR depuis sa création en 2000.
- ✓ De l'APIX (Agence de promotion de l'investissement et des grands travaux) : L'Agence est une structure autonome dont la création remonte à Juillet 2000. Son objet principal est d'assister le Président de la République dans la conception et la mise en œuvre de la politique définie dans les domaines de la promotion de l'investissement et des grands travaux.

### **3. Comparaison des modes de gestion**

Ces deux modes de gestion appliqués au Sénégal ont certes, chacun de nombreux avantages mais aussi des inconvénients. Pour mieux comprendre les deux modes de gestion, nous avons recueilli les avis des uns et des autres, il en est de même de la comparaison des méthodes de gestion. Certains résultats des enquêtes sont présentés dans cette partie de la contribution. Le nombre total de personnes enquêtées est de 80 dans les 4 plus grandes gares routières de la région.

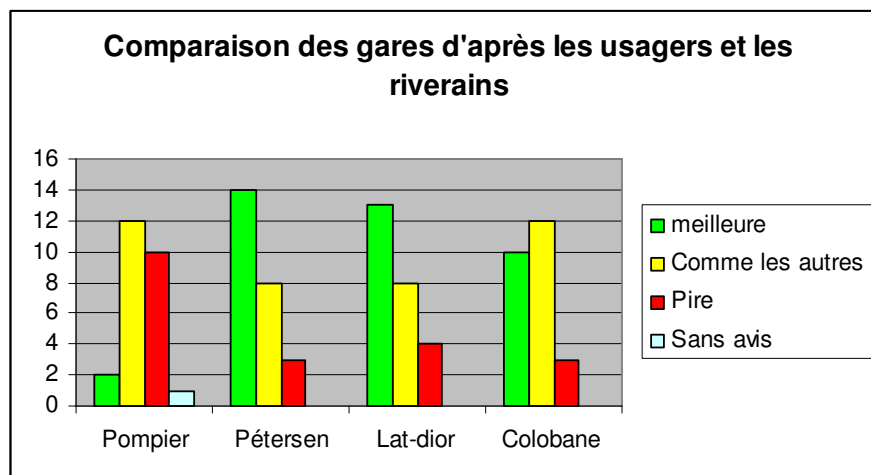
L'avis des acteurs du transport sur la comparaison des gares routières est partagé. Les graphiques suivants permettent d'avoir de plus amples informations sur ces avis. Il présente aussi les avis des populations et des acteurs du secteur des transports sur la gestion des autres grandes gares routières de la région.





Pour ces catégories d'acteurs, les constats ne sont pas très différents, les gares routières gérées par les privés sont mieux cotées. Par gare routière, plus de 50% des enquêtés sont d'avis que les gares de Pompier et de Petersen sont meilleures. Pour la gare routière de Colobane les avis sont partagés, tandis que pour la gare routière de Pompier la gestion est décriée comparée aux autres gares. Pour les riverains et autres acteurs, l'appréciation ne varie pas de celle du premier groupe d'acteurs cités.

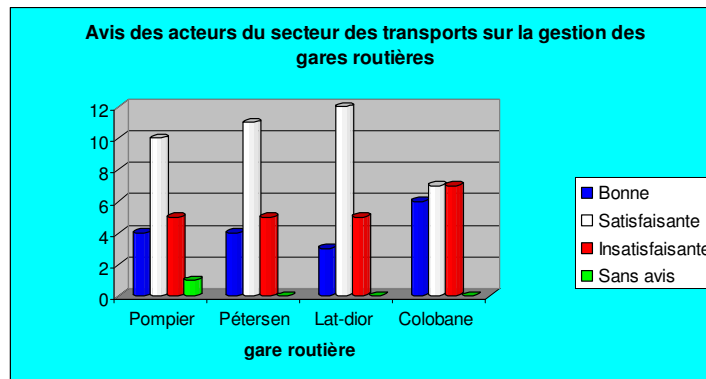
Les tableaux et graphiques suivants permettent de mieux lire leurs opinions sur les équipements



Source : données, enquêtes Cheikh Samba Wade et El hadji Mamadou Ndiaye, 2009

Pour recueillir l'avis des acteurs sur la gestion des gares, nous avons réalisés des enquêtes. Les chauffeurs, les coxeurs et leurs représentants au niveau des regroupements de

chauffeurs et autres formes d'associations d'acteurs du transport constituent les principaux concernés par la gestion des gares. Ils sont à la fois auteurs et bénéficiaires. Quelque soit le mode de gestion appliqué (privé ou public), les avis sont partagés. Cependant pour les gares routières gérées par la Sages à savoir Petersen et Lat-dior, les acteurs sont plus satisfaits de la gestion. Le graphique suivant permet d'apprécier l'avis des acteurs du secteur des transports sur la gestion selon les gares routières.



A Pétersen, aussi plus de 50% des enquêtés se déclarent satisfaits et 25 % affirment le contraire. C'est à peu près le même constat à la gare routière de Pompier. Les raisons évoquées sont multiples : insalubrité, toilette fermées, concurrence non régulée avec les Tata, occupation des aires de stationnement par les autres acteurs etc.

## V. Les problèmes rencontrés dans la gestion des gares routières

### 1. Les problèmes notés dans la gestion par les opérateurs à Pompier

Les contraintes et les débordements ne manquent pas. La gestion présente plusieurs limites qui constituent toutes des entraves. Les principales contraintes sont : les difficultés de gestion financière, la pollution, l'insalubrité, l'insécurité, les débordements, etc.

La gestion publique appliquée au niveau de la gare routière Pompier présente certes des avantages mais souffre de nombreuses carences. Il n'existe pas à Pompier un système de gestion financière moderne et fiable. La gestion financière est opaque et il n'existe pas d'états financiers réguliers et fiables. De nombreux conflits entre les acteurs trouvent leur origine dans la gestion des recettes. Les collectivités locales éprouvent parfois des difficultés dans la perception des taxes journalières au niveau des lignes après les départs des véhicules. Pour Vieux Coly chauffeur sur l'axe Dakar-Bakel, dans ce modèle de gestion

*« certains acteurs se sentent parfois lésés et on ne sait pas trop qui fait quoi, on ne sait pas à qui s'adresser ».*

Pompier étant un lieu très fréquenté, bruyant. Les conditions favorisant la pollution sonore dans la gare et ses environs sont : l'état du parc de véhicules, la congestion du trafic et le comportement tapageur de certains chauffeurs (coups de klaxons intempestifs et à toute heure), les bruits occasionnés par les acteurs du secteur commercial qui utilisent des micros ou des chaînes de musique pour attirer les clients.

A la gare routière de Pompier, l'ampleur de l'insalubrité est nettement visible. Les acteurs se plaignent du non respect des mesures d'hygiène. La saleté est visible partout. Si d'ordinaire la pollution sonore est liée à la vitesse de circulation du trafic automobile, ce phénomène est localisé à Dakar sur les grandes artères (corniche, autoroute, route de l'aéroport VDN) et à certaines heures.

D'autres artères internes, situées à l'intérieur de la région auraient pu connaître ce phénomène si des ralentisseurs n'y avaient pas été systématiquement installés. Toutefois, l'emprise de ces grandes artères est suffisamment dégagée pour atténuer les nuisances. Il faut cependant noter que ce constat n'est pas corroboré par des mesures de lutte contre les pollutions sonores dans le Plateau. Actuellement, la gare a fini par absorber tout l'espace alentour. Cependant des mesures coercitives n'ont pas été prises pour accompagner cet important essor. Très souvent, nous avons assisté à des conflits entre usagers ou entre usagers et acteurs du transport. Ces conflits occasionnent parfois des bagarres. La gare de Pompier est selon certains, un lieu à haut risque à tous les plans. Les populations sont souvent victimes d'agressions ou de vols. Les facteurs favorisant ces actes sont entre autres : les bousculades occasionnées par les ruées, les courses poursuites vers les cars, surtout aux heures de pointe, l'insuffisance de l'éclairage de la gare pendant la nuit, le fort taux de fréquentation etc.

## 2. Les problèmes notés dans la gestion par concession à Petersen

La gestion de la Sages ne se fait pas sans anicroche, avec l'existence de nombreux motifs de conflits. En effet, espace public très convoité, Petersen n'échappe point à la règle : c'est un lieu de confrontation et de conflits multiples. Les accidents et autres incidents y sont fréquents. A l'intérieur de l'espace, le laisser-faire et le laisser-aller semblent être des logiques très partagées. L'absence de signalisation ou d'indication à l'intérieur de la gare augure des désagréments, voire des désordres, de l'anarchie. Les autres sources de conflits sont entre autres :

- La taxe : c'est un facteur problématique qui oppose très souvent gestionnaires et acteurs du transport ou du secteur informel. En effet, pour les acteurs du transport, le mode de gestion par concession consiste à introduire une nouvelle taxe car estiment-ils : « *dans les autres gares routières du pays, ce sont les groupements de transporteurs qui s'occupent de l'organisation de l'activité de transport sans pour autant verser une somme quelconque à qui que ce qui n'est pas le cas à Petersen où la Sages bénéficie de prélèvements particuliers* ».
- La dégradation progressive du cadre de vie : la gare devenant de plus en plus sale, une responsabilité à tirer. Certains acteurs conscients des dangers que cela peut occasionner, ou subissant les conséquences de cette dégradation, entrent en conflit avec les autres pour éviter que les ordures soient jetées un peu partout et n'importe où. Parfois aussi le retard vient du côté du concessionnaire qui ne fait pas toujours correctement son travail. Rappelons que pour la collecte des ordures, la Sages avait initialement signé un contrat avec la société de nettoyage AMA Sénégal et depuis la société Cadak-Car.



El Hadji Mamadou Ndiaye, 2009

- La concurrence acharnée : motivée par la recherche du maximum de profits, chacun utilise l'espace à sa guise. Mais c'est surtout au niveau du secteur commercial qu'il y a

plus de problèmes : conflits entre les commerçants eux mêmes, puis entre les commerçants et les usagers mais aussi avec les acteurs du transport.

- L'inexistence de panneaux d'indication ou d'orientation : il n'existe quasiment aucun panneau d'indication permettant de s'orienter à l'intérieur de la gare. Parfois cela peut occasionner des conflits, car très souvent les passagers sont perdus et se bousculent sans cesse. A cela, il faut ajouter le faible niveau d'éclairage de la gare routière.
- Les taux de fréquentation : Petersen, avec une fréquentation de plus de 50 000 personnes par jour, est un peu trop exigüe pour satisfaire toute la demande de transport dans le centre de Dakar. C'est un véritable calvaire que vivent les populations qui viennent prendre le car aux heures de pointe<sup>5</sup> (entre 16h et 20h). Ce sont des bousculades, des heurts, des insultes qui surgissent de partout car les véhicules se font plus rares, et les clients deviennent de plus en plus nombreux et énervés.
- L'insécurité : la plupart des facteurs cités plus haut concourent à l'augmentation des risques d'insécurité au sein de la gare. Très fréquemment, il est signalé des actes de banditisme ou de vols d'objets de toutes sortes.

## **CONCLUSION ET DISCUSSION**

La forte et rapide urbanisation de la capitale par rapport au reste du pays n'est pas sans conséquences sur l'organisation de l'espace du centre ville et les services produits en particulier l'offre de transport public. L'occupation de l'espace urbain engendre beaucoup de difficultés. Dans le contexte d'une ville caractérisée par des problèmes liés à la mobilité urbaine, la construction d'équipements destinés à recevoir des acteurs du transport participe à une meilleure organisation du système des transports. La construction d'équipements et d'infrastructures nouvelles pour la réorganisation de ce secteur et l'accueil des unités de transports constituent des débuts de réponses dans la gestion du secteur.

Dans ce système très confus et complexe de transport, les gares routières ont un rôle centralisateur à jouer. Ce sont des lieux de convergence de milliers de personnes au quotidien. Les raisons qui motivent cette fréquentation élevée sont multiples. Les gares routières sont des lieux de confrontation, de visions et de logique variées.

Les principales contraintes observées surtout dans le fonctionnement la gestion de la gare routière sont pour la plupart liées à l'absence de textes réglementaires dissuasifs.

La nouvelle tendance est la gestion privée qui n'agrée pas aux opérateurs (acteurs non étatiques) faisant tout pour poursuivre leur contrôle de la gare. Ils s'organisent pour constituer un contre pouvoir et sont même disposés à subir une formation en gestion afin de pouvoir respecter scrupuleusement les termes du cahier des charges du CETUD. Les acteurs vivent la menace privatisation des gares routières du Pays brandie par la puissance publique.

La gare routière de Petersen occupe une place stratégique, du fait de sa situation mais aussi du rôle fondamental qu'elle doit jouer pour participer à l'atténuation du désordre noté dans le stationnement des véhicules. Cette gare est aussi un lieu d'inventivité. Elle participe à l'amélioration de la mobilité des personnes, des biens, de l'information et des services. Les effets induits par la construction de la gare routière de Petersen sur le remodelage actuel de la ville de Dakar doivent être mis en exergue. L'occupation de l'espace montre la diversité des intervenants avec des intérêts divergents, parfois conflictuels.

C'est pourquoi, de plus en plus il est question de transférer la gare routière Pompier vers Pikine à 15 kilomètres de la ville de Dakar, plus précisément à la gare routière des "Baux maraîchers", en cours de construction. Dans cette perspective, il est utile de penser à la place et aux rôles des acteurs de la gare routière Pompier dans cet équipement.

De plus en plus, il est question de moderniser la gestion des gares routières en impliquant le secteur privé. C'est pourquoi les acteurs de la gare routière de Pompier doivent se préparer en s'organisant et en se formant. Au Sénégal, la gestion privée des gares routières semble inévitable même des lacunes sont constatées relativisant les succès de l'importation du modèle hors de Dakar.

Plusieurs solutions doivent être envisagées pour une amélioration de la gestion. Certaines concernent directement les gares tandis que d'autres doivent se faire à une échelle plus vaste : communale, régionale. L'amélioration de la gestion des gares routières nécessite l'implication de tous acteurs directement ou indirectement concernés par la gestion des différentes gares routières, c'est pourquoi nous préconisons une cogestion, c'est-à-dire une gestion partagée (entre les acteurs, les élus locaux, les autorités centrales et les particuliers) avec des prérogatives et des rôles clairement explicités et appliqués pour tous les acteurs.

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Direction de la Prévision et de la Statistique (DPS), *Projections de population du Sénégal issues du recensement de 2002*, janvier 2004

LOMBARD J., Privé, public : l'évolution du transport routier de marchandises au Sénégal, in *Actes du séminaire SITRASS VI, Sphère publique – sphère privée : quelle organisation, quels financements et quelles performances des transports en Afrique sub-saharienne*. LET-INRETS, Lyon-Arcueil, 2001

LOMBARD J., BRUEZ F., La SAGES à Dakar : un opérateur privé pour une gestion trouble des gares routières Petersen et Lat-Dior, in *Autour de services urbains, l'émergence de dispositifs gestionnaires composites : confrontations d'expériences abidjanaises, dakaroises et d'urbanités, Rapport final du programme de recherche DAD (PRUD/ISTED/GEMDEV)*, 2004

LOMBARD J., Transporteurs sénégalais : de la pauvreté à la rente, in *Actes du SITRASS VII*, IRD Dakar Sénégal, 2004

LOMBARD J., Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar, *Géo carrefour*, Vol 81, N°2, 2006

NDIAYE El Hadji M., FAYE P., S., La gestion publique de gare routière : cas de la gare routière de Pompier », programme Kurukan Fugan, 2008 (en cours de publication)

NDIAYE El Hadji M., Gestion urbaine et espaces publics : enjeux et conflits d'intérêts dans la gare routière Petersen de Dakar, mémoire de DEA UCAD, 2006

NDIAYE El Hadji M., Dynamiques, changements et gestion des espaces publics en milieu urbain : la gare routière Petersen de Dakar, mémoire de maîtrise UGB en partenariat avec Enda Graf et l'EPFL, 2005

NDIONE E. S., *Dynamique d'une société en grappe : un cas, Dakar*, Dakar, ENDA-Editions, 1987

---

<sup>1</sup> Ces axes de pénétrants au Plateau sont : Corniche Ouest/Peytavin; Blaise Diagne/Jean Jaurès ; Allées Papa Gueye Fall/Faidherbe/Pinet Laprade<sup>0</sup> ; Autoroute/Félix Eboué/Petersen ; Autoroute/Tolbiac/Faidherbe/Pinet Laprade ; et Route de Rufisque/Félix Eboué/Petersen ou Faidherbe.

<sup>2</sup> Excepté la gare routière Lat Dior avec laquelle il existe de multiples similitudes.

<sup>3</sup> Le modèle de gestion est la concession.

<sup>4</sup> SAGES : Société Africaine de Gestion et de Stationnement

<sup>5</sup> C'est aussi le moment choisi par les chauffeurs pour débiter le sectionnement des trajets.