

QUELQUES

RUES

HAËRN

JÉRÔME CHENAL
YVES PEDRAZZINI
GUÉLADIO CISSÉ
VINCENT KAUFMANN

QUELQUES RUES
D'AFRIQUE.
OBSERVATION
ET GESTION DE
L'ESPACE PUBLIC À
ABIDJAN, DAKAR
ET NOUAKCHOTT

JÉRÔME CHENAL

GUÉLADIO CISSÉ

ISAKHA DIAGANA

MOUSSA DIOP

VINCENT KAUFMANN

MOUSSA KEITA

EL HADJI MAMADOU NDIAYE

MAMADOU NDIAYE

YVES PEDRAZZINI

BENOÎT VOLLMER

CHEIKH SAMBA WADE

Editions : Lasur©2009

Conception graphique : monokini avec la collaboration de Camille Aymon. www.monokini.ch

Impression : Imprimerie Fleury, Yverdon-les-Bains. www.imprimeriefleury.ch

ISBN 978-2-9700357-6-3

IMPRESSUM

Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott.
Jérôme Chenal, Yves Pedrazzini, Guéladio Cissé, Vincent Kaufmann (éds.). École Polytechnique Fédérale de
Lausanne (EPFL). Les éditions du LASUR, 2009.
ISBN 978-2-9700357-6-3

ADRESSES DES ÉDITEURS :

Jérôme Chenal

École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR)

Adresse :

EPFL-ENAC-LASUR

BP 2141

Station 16

CH-1015 Lausanne (Suisse)

Tél: + 41 21 693 62 39 / + 41 78 738 59 15

Mail: jerome.chenal@epfl.ch, jerome@chenal.ch

URL: www.epfl.ch, lasur.epfl.ch, www.chenal.ch

Yves Pedrazzini

École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR)

Adresse :

EPFL-ENAC-LASUR

BP 2135

Station 16

CH-1015 Lausanne (Suisse)

Tél: + 41 21 693 42 05 / + 41 78 913 21 93

Mail: yves.pedrazzini@epfl.ch

URL: www.epfl.ch, lasur.epfl.ch

Guéladio Cissé

Centre suisse de recherche scientifique en Côte d'Ivoire (CSRS)

Adresse :

CSRS

BP 1303

Abidjan 01 (Côte d'Ivoire)

Tél: + 225 23 47 27 90

Mail: gueladio.cisse@csrs.ci

URL: www.csrs.ch

Vincent Kaufmann

École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR)

Adresse :

EPFL-ENAC-LASUR

BP 2135

Station 16

CH-1015 Lausanne (Suisse)

Tél: + 41 21 619 11 11

Mail: vincent.kaufmann@epfl.ch

URL: www.epfl.ch, lasur.epfl.ch

REMERCIEMENTS

Nos remerciements vont, à Nouakchott, à l'INRSP (Institut National de Recherche en Santé Publique) et en particulier au Professeur Lo Baidy, Directeur de l'Institut. Ils vont, à Dakar, à toute l'équipe de l'ENDA-Graf (Guédiawaye). À Abidjan, à nos collègues du Centre Suisse de Recherche Scientifique ; à Lausanne, à l'École Polytechnique Fédérale (EPFL) à travers le Laboratoire de Sociologie Urbaine qui a assuré financièrement la réalisation de cet ouvrage. La liste ne serait pas complète sans remercier les photographes qui ont œuvré à Dakar, Nouakchott et Abidjan pour notre recherche ; un grand merci à Boubacar Touré Mandemory, Benoît Vollmer et Jean Gahue. Enfin, nos remerciements vont à ceux qui, de près ou de loin, en Suisse et en Afrique, « passants ordinaires » de nos rues, chercheurs ici et là, amis, tous ensemble ont permis à ce livre d'exister.

ACKNOWLEDGEMENT

Cet ouvrage a été réalisé grâce au soutien financier du projet du LASUR « Urbanisation, espace public et gestion urbaine durable en Afrique de l'Ouest : processus d'exclusion et d'intégration sociales à Dakar et Nouakchott », financé conjointement par la Coopération@EPFL et la Coopération Suisse (SDC/DDC). Il a également reçu le soutien du programme NCCR North-South (DDC/SDC et FNRS/SNF) ainsi que celui de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL).

Accords et

conflits

d'intérêts

dans la

gestion de

la gare

routière

Petersen

de Dakar

INTRODUCTION

La gestion des espaces publics urbains préoccupe chaque jour davantage les responsables des politiques d'aménagement des villes du Sud. Leur intérêt est fondé par les nombreux dysfonctionnements visibles dans les territoires urbains. La rapide croissance démographique de Dakar (demande accrue de logements, de services, d'emplois, de mobilité et d'espace) justifient les enjeux que portent ces équipements à vocations multiples : publiques et privées, marchandes et cætera.

L'emploi à Dakar se concentre fortement sur le Plateau, quartier historique et central, implanté au voisinage du port et de la zone industrielle, contrairement à la distribution de la population, majoritairement installée en périphérie. Il résulte de cette situation des migrations quotidiennes qui affectent des populations nombreuses, pour des déplacements de plus en plus longs. À cela s'ajoute l'insuffisante capacité de la voirie à régler les besoins en mobilité et la faiblesse de l'offre de stationnement. La déficience des services de transport public urbain occasionne des pertes de temps excessives, des surcoûts de transport. La ville s'installe dans une récurrente instabilité, les lieux et leur occupation se transforment rapidement, l'appropriation et la désignation des espaces sont l'objet de très nombreux conflits et sujettes à des changements dynamiques (Leimdorfer, 1999).

La fonction de centre-ville fait du Plateau un lieu de brassage, de convivialité, de mixité de populations, de richesses culturelles, artistiques et historiques, un lieu d'échanges. C'est également un lieu de forte concentration d'activités commerciales, administratives, ludiques et touristiques. Les problèmes de circulation y sont amplifiés par le stationnement anarchique et par l'inorganisation des modes de transports.

La notion d'espace public urbain n'est pas simple à définir et la question de son occupation et de son fonctionnement se pose avec acuité à Dakar, de manière visible et permanente. Les espaces publics sont souvent des lieux de concentration et de créativité, des lieux de régulation sociale, d'intégration également. Mais ils sont aussi des lieux d'exclusion.

Les espaces publics sont nombreux à Dakar. Les marchés, les jardins, les lieux de travail, les gares routières font partie du répertoire. Ce dernier cas d'espace public fait partie des plus complexes et requiert une attention particulière. La gare routière Pétersen est un espace où se développent des processus d'évolution géographique intéressants, provenant des pratiques de nombreux acteurs aux logiques de gestion contrastées. La concentration d'équipements et d'infrastructures structurants dans le noyau de la ville explique la convergence chaque jour de plusieurs dizaines de milliers de personnes vers le Plateau.

La spécificité de l'environnement propre à la gare Pétersen met en confrontation différentes logiques d'appropriation et de comportements : privées, institutionnelles, socio-économiques. La multitude des réglementations, les différentes formes de contournement des règles, mais surtout l'extension continue de l'emprise foncière des activités du secteur du transport sur les autres espaces publics marchands, occasionnent des conflits entre acteurs et dérèglent les principes de la gestion et de l'aménagement du centre-ville.

DAKAR, UNE MOBILITÉ CONTRAIGNANTE

Les difficultés de la mobilité urbaine s'expliquent largement par le poids des mouvements pendulaires entre la périphérie et le centre dans les deux sens. « La question du transport routier est particulièrement sensible à Dakar et représente un triple enjeu : économique du fait des surcoûts qu'il engendre, social par les difficultés de se déplacer et sanitaire par son incidence sur l'environnement » (Dossier Spécial Dakar, 2000).

Le quartier du Plateau fonctionne comme un entonnoir où tout le monde arrive vite et en grand nombre, mais accède difficilement dans les centres circonscrits en fonction des activités les plus polarisantes. Selon le Plan de circulation de Dakar, on estimait en 2001 à 111% le taux de saturation du Plateau pour les sorties, et à plus de 121% pour les entrées. La circulation et le stationnement y sont devenus de plus en plus difficiles. Pendant la journée surtout, les voies sont encombrées, la capacité du réseau routier étant arrivée à saturation.

Dakar dispose d'une gamme variée d'équipements destinés au secteur du transport. Parmi ces équipements, on note les gares routières aménagées, celles non aménagées, mais reconnues par la loi, les lieux de stationnement temporaire, des parkings, des arrêts pour les autobus, des gares ferroviaires, etc. La gare routière Pétersen a été construite en 1997 pour accueillir les transports en commun à l'intérieur du centre-ville de Dakar. D'autres unités comme les gares de Lat-Dior, Colobane ou Pompier jouent aussi un rôle important dans la desserte intérieure et régionale.

Dans le cadre du PAMU (Programme d'amélioration de la mobilité urbaine), des investissements importants ont été réalisés pour tenter de résorber le déficit en matière d'infrastructures et d'équipements routiers et ferroviaires, car en plus du sous-équipement, on remarque une surutilisation des équipements existants. La localisation de certains d'entre eux n'est pas toujours

la plus appropriée, d'où la nécessité de les relocaliser. La densité en infrastructures routières est acceptable dans la ville de Dakar, 613 mètres linéaires de voirie bitumée pour 1.000 habitants, ou 57 mètres par hectare si on préfère une référence spatiale, mais on pourrait déceler son inégale répartition dans la ville. Les transports publics urbains sont caractérisés par une implication de l'État qui participe à sa gestion, depuis la Régie des transports du Sénégal (RTS) jusqu'à la Société des transports du Cap-Vert (SOTRAC), gestion marquée par des échecs successifs, d'où le remarquable positionnement des promoteurs privés dans le secteur et l'avènement de la société de transport en commun appelée DDD (Dakar Dem Dikk), avec une grande implication de l'État. On peut mieux se représenter la variété et la répartition des déplacements mécanisés selon le mode de déplacement, sous forme d'un tableau :

Répartition des déplacements mécanisés selon le mode de déplacement

| Mode de déplacement | Nombre | Pourcentage |
|-------------------------------|-----------|-------------|
| Deux-roues | 41'339 | 3,7 % |
| Hippomobiles | 7'605 | 0,7 % |
| Cars rapides | 493'953 | 39 % |
| Ndiaga Ndiaye | 221'804 | 19,7 % |
| Bus DDD | 22'917 | 2 % |
| Ensemble autobus/cars | 738'674 | 65,7% |
| Taxis urbains | 94'647 | 8,4 % |
| Taxis banlieues | 46'550 | 4,1 % |
| Taxis clandos | 55'328 | 4,9 % |
| Ensemble taxis | 196'525 | 17,5 % |
| Voitures particulières | 114'533 | 10,2 % |
| Véhicules de ramassage | 11'450 | 1 % |
| Cars de transport interurbain | 439 | - |
| Camions autres utilitaires | 5'757 | 0,5 % |
| PTB/train | 3'110 | 0,3 % |
| Modes maritimes | 4'716 | 0,4 % |
| Ensemble autres modes | 25'562 | 2,3 % |
| Total | 1'124'238 | 100 % |

Source : Plan de développement urbain de Dakar, 2005

PÉTERSEN, UNE PLAQUE TOURNANTE AU CŒUR DE DAKAR

La gare est située sur l'avenue Faidherbe, 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 l'agglomération dakaraise. Elle couvre une superficie totale de 41.948 m². De par sa position, elle se trouve non loin des six grandes pénétrantes qui convergent vers le Plateau, du Nord au Sud. La gare reçoit chaque jour plus de 50.000 voyageurs. Dès lors, il n'est pas étonnant que la gare de Pétersen bouleverse totalement l'aménagement du centre-ville. L'espace qu'elle polarise s'élargit sur un grand rayon couvrant le marché central Sandaga, l'avenue Malick Sy, l'avenue Blaise Diagne, le marché de Thilène et ses environs. Les activités qui se sont développées autour de Pétersen sont nombreuses, mais n'ont pas toujours de liens directs avec le secteur du transport. Pétersen joue à la fois un rôle de gare routière et de marché. Ses nombreuses et diverses fonctions occasionnent un vaste désordre, obligeant hommes et femmes à se confronter éternellement à l'exiguïté du Plateau.

Fort de près de 200.000 emplois directs ou indirects, le secteur du transport dakarais connaît aujourd'hui de profondes mutations. C'est ainsi que la construction de nouveaux équipements et infrastructures engagée pour la réorganisation de ce secteur et l'accueil des unités de transports constituent des débuts de réponse dans la gestion du secteur. Dans ce cadre, Pétersen devrait accueillir un site multimodal de transport avec des aires de stationnement modernes et un centre commercial. Le projet de restructuration de la gare routière s'inscrit dans le programme de réaménagement urbain du Plateau et de refonte du plan de circulation du centre-ville.

Pétersen se veut un équipement de type moderne. La gare a été conçue en respectant des normes de construction et d'hygiène. Divers aménagements ont été promus par les maîtres d'œuvre ou par des initiatives informelles pour mieux adapter les mouvements des populations et les diverses activités à la configuration spatiale. La promotion des équipements de commodité est restée une priorité: des édicules publics à usage privatif avec huit boxes sanitaires gérés par la SAGES, une salle de réunion ou de conférence des

photographie: Jérôme Chenal



regroupements de chauffeurs, un centre commercial occupant le centre de la gare, une salle réservée à la société de transport Dakar Dem Dikk, un bureau de banque, une station service, une mosquée et des unités de mécanique générale et de vente de pièces détachées autour de la gare.

L'activité de transport intègre des acteurs divers et variés : les chauffeurs, les apprentis, les *coxeur*, (qui sont des rabatteurs de clients), les *dieundo* (qui accompagnent et assistent les apprentis), les *rogadiérou man* (qui orientent les cars à l'intérieur de la gare) et les *rallouman* (qui font monter les clients au niveau de la gare, moyennant le paiement d'une « rançon » de 100 CFA par car). Parmi les autres acteurs du transport à Pétersen, il faut retenir ceux de la mécanique et de ses différentes sous-composantes (tôlerie, soudure, électricité, etc.).

À l'intérieur de la gare, la tendance est à l'organisation des acteurs du transport en regroupements corporatistes. S'y côtoient quatre groupements de transporteurs privés affiliés au syndicat national des travailleurs des transports routiers du Sénégal, les regroupements des chauffeurs de Faidherbe/Pétersen, de Tolbiac/Mairie, d'Esso/Port et des chauffeurs de taxis. Avec le renouvellement du parc de transport en commun dans le cadre du PAMU¹, ces regroupements de chauffeurs partagent l'espace avec les GIE (Groupe d'intérêts économiques) propriétaires des minibus de marque Tata. Les destinations sont réparties en tenant compte des besoins des usagers. Les tarifs sont fixés par l'État en concertation avec les acteurs du transport et les usagers.

Pour les autres activités, la plus dynamique dans la gare routière est, de loin, le commerce. Il a connu un regain d'intérêt avec l'arrivée des commerçants chinois implantés sur le Plateau. Mais la gare ploie sous l'emprise de la « cantinisation » impulsée par les Chinois. Les marchands ambulants ont su profiter des prix très compétitifs proposés par les Chinois pour assurer leur « auto-insertion » dans le marché de l'emploi. On note aussi la présence d'autres acteurs informels comme des vendeurs d'eau fraîche, de glace, de boissons, de thé, café, lait, journaux, des cireurs de chaussures, des laveurs de voiture.

La restauration jouit aussi d'une assez bonne emprise spatiale. Ces vendeurs occupent le prolongement de l'avenue Sénégal à l'intérieur de la gare. Ils sont « rangés » en ligne continue et semblent être bien organisés, malgré leurs étals caractérisés par leur précarité. Le prix des repas est à la portée de la plupart des bourses. Cette activité qui débute très tôt le matin se poursuit durant toute la journée. Le soir, elle perd de son ampleur, jusqu'à devenir quasi-inexistante à certaines heures.

D'une manière générale, l'encombrement du site et de ses alentours est une réalité. Le manque d'espaces disponibles fait que certains travaux de réparations sont effectués à l'intérieur même de la piste de stationnement.

UNE GESTION SOUS CONCESSION

Traditionnellement à Dakar, le mode de gestion appliqué dans les gares routières est une gestion directe par de multiples services dépendants d'une Municipalité. La division « Halles et marchés » assurait l'entretien, la sécurité et le secteur commercial au niveau des gares ; la Direction de l'aménagement urbain

¹ Programme d'amélioration de la mobilité urbaine

s'occupait de l'éclairage public, des infrastructures, du nettoyage et des travaux ; le Service de la perception municipale collectait les taxes quotidiennes. Cependant, le manque de qualification des agents a toujours constitué un des facteurs les plus limitatifs dans le choix d'un mode de gestion.

C'est pourquoi, la gestion de la gare Pétersen a été confiée à la SAGES-Vimax (Société africaine de gestion et de stationnement) en mars 1999, de façon à consacrer une recommandation des orientations de politiques de mobilité urbaine. La SAGES a assuré, pendant une période de six mois, la gestion des sites de Pétersen et Lat-Dior en partenariat avec une autre société, Vimax, qui a apporté initialement son expertise en techniques de gestion. Après une période transitoire de gestion commune, la SAGES a poursuivi seule la gestion, non sans difficulté.

La restructuration du transport urbain renforce la concurrence dans l'occupation et l'appropriation de l'espace. Sur ses 41.948 m², la gare routière abrite une aire de stationnement des transports urbains de masse (cars rapides et Ndiaga Ndiaye), un parking pour véhicules particuliers, des taxis urbains, des bus Tata, un centre commercial et plusieurs autres sous-espaces aussi convoités les uns que les autres.

La nouvelle dimension de la gare tient à la spécificité de son mode de gestion concessionnaire confié à la société SAGES-Vimax², qui intervient dans le cadre d'un contrat signé avec la ville de Dakar. La gestion de l'équipement est conjointement confiée à la ville de Dakar et à la SAGES, 60% du solde positif doivent être versés au concédant, tandis que les 40% reviennent à la SAGES. Ce mode est en concurrence avec les formes d'endo-gestion pratiquées par les regroupements de chauffeurs et des auxiliaires du transport, celles du sous-secteur artisanal et celles déployées par les GIE. La cohabitation entre les acteurs du développement et les populations ne va pas toujours sans trahir certaines tensions. Ces conflits occasionnent de graves incidents.

A Pétersen, les différents gestionnaires ont chacun leur stratégie et des compréhensions de l'espace parfois contradictoires. La gare est un lieu de convoitises et d'enjeux, elle est à la fois un lieu de production de richesses, d'urbanité, un espace privilégié d'intégration urbaine et non d'exclusion, mais aussi, en tant que lieu géré par des acteurs dont les intérêts sont presque toujours opposés, un espace de négociation enclin aux échanges conflictuels, voire de disputes.

L'avis des acteurs³ sur le fonctionnement et la gestion de la gare est révélateur des difficultés de gestion constatées : 74,5% d'entre eux apprécient les évolutions dans la tenue, l'organisation et le mode de construction de la gare, 25,5% sont d'avis contraire. Près de 57% pensent que la gare peut recevoir tous les véhicules désirant y stationner, environ 40% affirment que la gare de Pétersen joue bien son rôle, en répondant aux aspirations de ses usagers. L'avis sur sa localisation révèle que 75% la trouvent très stratégique, quand environ 25% la trouvent encombrante. La gare est aux yeux des nombreux acteurs très adaptée et fonctionnelle, son dynamisme laisse pourtant apparaître son étroitesse et exigüité par rapport aux charges qui lui sont dévolues. La demande en stationnement est croissante, mais la gare est incapable de la satisfaire. Elle a pourtant un rôle clé à jouer dans la fluidité du trafic du Plateau. L'opinion des populations quant à savoir si la gare joue bien son rôle premier, montre la polarisation des

2 En partenariat avec la société de droit canadien sous contrat avec Stationnement Montréal et Mac Kay Meters, spécialisés dans la fabrication de matériel de stationnement, elle est devenue maintenant la SAGES.

3 Le présent papier tire ses données de nombreuses enquêtes quantitatives faites par El Hadji Mamadou Ndiaye

avis: 61% pensent que ce rôle est bien joué, alors que 39% pensent le contraire.

Les commerçants jouent un rôle important dans l'animation de la gare, même s'ils occupent l'espace le plus souvent de façon informelle. Excepté dans le centre commercial, il ne devrait pas y avoir de commerces à l'intérieur de l'équipement, mais il est facile de constater qu'il en va bien différemment: cette activité est tellement présente qu'elle rivalise avec celle du transport, en tout cas au niveau de l'occupation de l'espace. Personne ne semble y voir un problème, on soutient que le « commerce et transport sont deux secteurs indissociables », qu'ils font bon ménage. On recommande même de prévoir à l'avenir, lors de la création de prochaines gares routières, des espaces plus importants pour accueillir le secteur commercial. Cet avis est partagé par les acteurs de la mécanique et les représentants des activités en relation avec ce domaine.

UNE GESTION CONFLICTUELLE

D'un point de vue administratif, on note une ambiguïté entre la ville de Dakar et la Commune d'arrondissement de Dakar Plateau (CADP). D'après les textes de lois portant sur la décentralisation, les deux structures disposent de prérogatives leur permettant d'assurer

la gestion de la gare: la loi 96-06 du 22 mars 1996 du code des collectivités locales fixant l'organisation administrative et financière des Communes d'arrondissement et leurs rapports avec la Mairie de ville stipule dans son article 117 que: « Le Maire exerce la police des routes dans l'intérieur des agglomérations, mais seulement en ce qui concerne la circulation sur les dites voies. Il peut, moyennant le paiement des droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique... ». La Mairie de Dakar, autant que la CADP, peut faire sienne la présente disposition.

Autre élément d'interprétation, cette même loi 96-09 du 22 mars, cette fois dans son article 23, stipule que « les recettes de fonctionnement de la Commune d'arrondissement proviennent des recettes fiscales limitativement énumérées ci-après, de l'exploitation du domaine des services communaux et des ressources issues de subventions par la ville... ».

Cependant, le Ministère de l'intérieur, par sa lettre n° 1896/Mint/DCL du 24 août 1999, s'est appuyé sur ces deux articles pour décider que l'argument technique prime sur le droit et affecter en conséquence la tutelle du projet à la Ville de Dakar. Ce que la CADP conteste et trouve incohérent, voire injuste, y voyant une décision aux soubassements purement partisans



et politiques. Quoi qu'il en soit, c'est le concessionnaire qui doit dès lors assurer la sécurité et la surveillance de l'équipement et tenir le rôle de police de la gare, s'occuper de l'entretien et de la réparation du site en cas de détérioration ainsi que de la collecte des taxes directes (frais de stationnement dans le parking payant, utilisation des toilettes publiques, etc.) et indirectes perçues, principalement la taxe versée par les cars en partance qui est d'abord collectée par le groupement, qui reverse ensuite au concessionnaire une part des 100 CFA⁴ par car et par départ.

D'évidents rapports de forces sont relevés dans cette forme de gestion. Outre la pression exigée par la mission de service public, l'équipement devient enfin rentable pour l'autorité à qui la SAGES assure une rentrée de ressource sans exiger en retour qu'elle effectue des dépenses de fonctionnement. De fait, la SAGES verse 60% de ses recettes globales nettes à la Ville de Dakar. Malgré cela, les taxes collectées quotidiennement apportent à la SAGES des niveaux de recettes appréciables, soit plus de 125.000 CFA par jour. À en croire le gérant de la plate-forme, « la SAGES verse annuellement entre 25 et 35 millions à la Ville de Dakar ». Comparée au bilan de gestion des années précédentes, la concession est sans aucun doute un grand succès. Les recettes sont générées par plusieurs formes d'exploitation qui présentent toutes des bilans annuels positifs.

Avec 36,8% des recettes, les abonnements constituent les plus grandes sources de rentrées de fonds. Les propriétaires de véhicules particuliers travaillant au Plateau préfèrent s'abonner, soit mensuellement, soit annuellement, pour avoir la possibilité de toujours stationner en lieu sécurisé. Les parcmètres, avec 30,1%, représentent la deuxième plus importante source de recettes. Au nombre de 450 et occupant 460 places à la faveur des parcmètres à tête double, leur occupation se fait par paiement d'une taxe de 50 francs toutes les 20 minutes. Les autres sources d'entrées de recettes sont: les horodateurs, les fourrières, la taxe prélevée après le passage des cars, le parking et les vespasiennes. Ces chiffres sont sans commune mesure avec ceux des autres gares routières de la ville et du pays.

AVIS SUR LA GESTION

Les populations étant les principaux bénéficiaires et les acteurs les plus concernés par une bonne marche du système des transports et de gestion des gares, elles ont un rôle primordial à jouer. Une bonne gestion de la gare de Pétersen participe à la crédibilité du concessionnaire, mais aussi à la réduction des pertes liées aux habituels dysfonctionnements du secteur des transports. Les avis des populations sur la gestion de la gare montrent les divergences d'opinion. Pour 50,7%, la gestion est parfaite; 30,7% pensent que la gestion de la SAGES n'est pas bonne ou doit être améliorée; 16% manifestent leur désapprobation.

La gare routière Pétersen, noyau du système des transports urbains de masse dans le centre-ville de Dakar, est un espace confronté à de nombreux problèmes environnementaux. Le constat est que le cadre de vie alentours se dégrade de plus en plus. L'utilisation de l'espace ne se fait pas toujours en respectant les normes d'hygiène les plus élémentaires. Le taux de fréquentation assez important de la gare devrait normalement conditionner une augmentation des mesures sur le plan environnemental et sanitaire.

L'ampleur de l'insalubrité est manifeste. Les usagers se plaignent du non-respect des mesures d'hygiène. Le ramassage des ordures n'est pas régulier, le nombre des poubelles est nettement insuffisant, ce qui pousse parfois les usagers à improviser, ça et là, des déversoirs d'ordures. La SAGES a pourtant passé un contrat avec une société pour le nettoyage et le ramassage des déchets, mais la satisfaction est loin d'être affichée par les usagers. Ils dénoncent la dégradation progressive du milieu : la gare devient de plus en plus sale, et les occupants se rejettent la responsabilité de cette situation. Paradoxalement, les activités de réparation contribuent à accentuer l'insalubrité à l'intérieur de la gare. Elles ne sont jamais suivies de nettoyage, imbibent le sol d'huiles de toute nature et étalent les épaves et la ferraille partout dans la gare et le voisinage, participant activement à la dévalorisation des conditions de travail et de vie.

Les conséquences sont multiples et les problèmes de santé publique récurrents à Pétersen. Les causes de ces carences sont nombreuses et la responsabilité est, en réalité, partagée entre tous les usagers, populations riveraines, acteurs du transport et du commerce et pouvoirs locaux.

Espace public très convoité, Pétersen n'échappe point à la règle : c'est un lieu de forte confrontation et de conflits multiples. Les accidents et autres incidents y sont fréquemment enregistrés. Dans un espace à l'intérieur duquel le laisser-faire et le laisser-aller sont notables, les incohérences pourraient cependant constituer la règle et finir par permettre un mode de gestion informel, mais efficace. Mais les instances de la SAGES continuent à pourchasser les interdits et tout ce qui leur paraît devoir être prohibé, comme le prouvent les panneaux de signalisation ou d'indication très visibles à l'intérieur de la gare. Mais sans véritable application des sanctions, il ne résulte de tout cela que des désagréments, voire des désordres, de l'anarchie. Ainsi la taxe est source de tension entre gestionnaires et acteurs du transport ou du secteur informel. La concession est perçue par certains d'entre eux comme une nouvelle taxe imposée aux différents acteurs car, estiment-ils, dans les autres gares routières du pays, la gestion est assurée par les groupements de transporteurs qui s'occupent de l'organisation de l'activité de transport. La dure concurrence motivée par la recherche du profit maximum fait que chacun utilise l'espace à sa guise, sans se préoccuper de l'ordre et de la cohérence. Mais c'est surtout au niveau du secteur commercial qu'il y a le plus de problèmes et de conflits.

Pétersen, avec son taux de fréquentation quotidien de plus de 50.000 personnes, est une gare trop petite pour satisfaire toute la demande en transport du Plateau de Dakar dans des conditions acceptables, et c'est un véritable calvaire que vivent les populations qui viennent prendre le car aux heures de pointe⁵, entre 16h et 20h. Ce sont des bousculades, des heurts, des insultes qui fusent de partout, car les véhicules sont alors en nombre insuffisant, alors que les clients deviennent de plus en plus nombreux, et la nervosité est à son comble.

La plupart des dysfonctionnements soulevés augmentent les risques d'insécurité dans la gare. Les dégâts occasionnés par ces conflits ne sont pas mesurables. Dans le journal Sud Quotidien du 15 octobre 2004, on nous apprend que la veille « un homme d'une trentaine d'années a trouvé la mort à la gare routière de Pétersen, après avoir eu la tête broyée par un car rapide à bord duquel il cherchait

5 C'est aussi le moment de la journée choisi par les chauffeurs pour débiter le « sectionnement des trajets », ce qui augmente les coûts des déplacements, car au lieu de respecter les destinations normales, les transporteurs divisent les trajets en deux rotations. Par exemple, un trajet Dakar-Guédiawaye, qui coûte 200 CFA, devient un trajet Dakar-Parcelles Assainies à 150 CFA, puis un trajet Parcelles Assainies-Guédiawaye à 100 CFA, soit au final 250 CFA au lieu des 200 le reste de la journée.

photographie : Jérôme Chenal



à prendre place. L'individu, accroché à la fenêtre du véhicule, essayait, dans la bousculade, d'entrer dans le car par la fenêtre, quand, suite au démarrage en trombe du véhicule, il a perdu l'équilibre. violemment projeté à terre, il s'est retrouvé sous le véhicule dont l'une des roues lui a marché sur la tête ».

LES INITIATIVES DE CONVERGENCE

La correction des difficultés enregistrées par la gare dans son évolution exige une approche globale et participative capable de tenir compte des sensibilités diverses. L'équipement présente ses spécificités liées à son ancrage territorial stratégique dans le développement communal. Les enjeux sont multiples et forcément contradictoires. En plus de la sécurisation des lieux au double plan social et sanitaire, la dimension de la rentabilité économique doit être cernée dans l'intérêt des nombreux acteurs intervenant dans l'exploitation de l'équipement.

Il est aussi utile de mettre en place certaines mesures visant à réglementer l'hygiène des acteurs de la gare routière, c'est-à-dire l'ensemble des règles qui doivent être respectées par chacun pour conserver leur santé et éviter ainsi tout risque de contamination ou de diffusion de maladies. De ce point de vue, elle vise l'hygiène individuelle, mais surtout publique ou

collective, et l'assainissement de la gare, de manière à garantir l'épanouissement de la vie sous tous ses aspects. L'hygiène publique concerne en particulier la salubrité de la gare, des usagers, des équipements, des cars. C'est pourquoi, afin de protéger les populations, des mesures d'hygiène doivent être prises : interdiction de jeter ou de déposer des débris sur les trottoirs, les chaussées et sur la piste ; interdiction de déverser des eaux usées, de déposer des excréments et des urines sur les voies publiques ; interdiction de jeter des ordures ou des déchets dans des lieux autres que les poubelles installées ; installation de bacs à ordures et de poubelles sur les allées de la gare ; ramassage quotidien des ordures et déchets ; renforcement du personnel de la SAGES en charge de la sécurité et du nettoyage ; construction d'un poste de santé.

La gestion de la gare doit s'intégrer dans une perspective articulée d'aménagement urbain et d'amélioration durable de la mobilité, encore trop entravée par la superposition en un même lieu des centralités politiques, administratives, commerciales et résidentielles. La définition des priorités s'annonce dès lors conflictuelle et contraignante. Des actions transversales tels la restructuration des espaces du Plateau, la réorganisation du système de transport urbain, le renforcement

de l'offre de transport avec la modernisation du parc automobile et la formalisation des parkings réservés au stationnement payant s'avèrent nécessaires et urgentes. Mais, plus encore, les résultats probants passent par l'appropriation des différents projets par les populations et par l'adoption de comportements socioculturels progressistes.

Les acteurs et utilisateurs de l'équipement développent des stratégies en créant des associations et des regroupements destinés à s'auto-défendre. Le réseau des acteurs du transport intervient dans la gestion et la formation des acteurs du transport au niveau de la gare routière Pétersen. Cette action est jugée bénéfique par les populations et les partenaires. Des stratégies de co-gestion se présentent comme les plus efficaces pour optimiser la gestion des équipements sociaux collectifs, et on aurait dû parler d'une gouvernance locale concertée de la gare Pétersen. L'objectif de cette gestion concertée est de démontrer la possibilité du renforcement de la capacité décisionnelle des organisations professionnelles et des agents économiques de la filière du transport dans les collectivités locales et à l'échelle de la régulation institutionnelle » (ENDA-Graf, 2006), surtout devant l'accentuation des contraintes amplifiées par le partage inégal des ressources économiques, informatives et techniques, et la crise de la gestion municipale.

L'insuffisance des ressources des collectivités locales et le manque de qualification des acteurs des secteurs intervenant dans ce type d'équipement constituent une entorse aux réformes engagées dans le cadre d'une gestion urbaine durable des espaces de transport. Dans son intervention le réseau utilise diverses stratégies allant de la négociation à la formation de ses membres, surtout les plus jeunes et les moins qualifiés. En ce qui concerne le développement durable du secteur des transports urbains, il dépend d'un nombre élevé de variables, en termes de choix des infrastructures, de politiques de prix et d'affectation de l'espace.

L'interaction entre la politique des transports et celle de l'affectation de l'espace (gares routières, habitats, commerces, bureaux, industries, loisirs) est une donnée capitale de la gestion urbaine.

CONCLUSION

La gestion d'un espace public ouvert comme la gare de Pétersen est un indicateur pertinent de mesure de l'efficacité des politiques d'aménagement urbain et des interrelations entre les projets de développement urbain et les innovations dans le système de production de richesses des populations. Pétersen est un grand révélateur de dynamiques urbaines. A travers l'analyse de son fonctionnement et son mode de gestion, on peut voir comment se construisent, socialement et spatialement, tous les symptômes du malaise urbain : occupation anarchique, obstructions à la mobilité urbaine, dégradation du cadre de vie, etc. C'est un espace à haut risque sur le plan sanitaire, avec la présence d'une multitude d'acteurs qui cohabitent, se côtoient et entretiennent des relations parfois très conflictuelles, en adoptant des attitudes contradictoires et paradoxales.

La gestion de Pétersen est affectée par de nombreuses convoitises et divergences liées directement aux intérêts des uns et des autres. Les enjeux de la construction et de l'exploitation de la gare ne se limitent pas à la réorganisation du système de transport dans le centre-ville, ils s'étendent aux rapports de pouvoir et aux relations sociales entre opérateurs de transport, décideurs politiques, collectivités territoriales locales et société gestionnaire pour le contrôle du centre-ville et la recherche de profits et satisfactions diverses.

Mais la problématique de la gestion de la gare Pétersen ne constitue pas un cas à part, et la « bonne gouvernance » de la gare comme de tout équipement urbain, ne découlera que de la gestion adéquate de la région urbaine de Dakar, dont elle n'est pas dissociable.

RÉFÉRENCES

- MARCHÉS TROPICAUX ET MÉDITERRANÉENS** (2000) *Spécial Dakar* (dossier), 1723-1759.
- ENDA-GRAF** (2006) *Rapport d'activités et rapport financier du Réseau des acteurs du transport*. Dakar, ENDA-Graf.
- LEIMDORFER, F.** (1999) Enjeux et imaginaires de l'espace public à Abidjan : discours d'acteurs. *Politique Africaine*, 74, 51-75.

