

# **Le transport routier au Sénégal : problématique de la gestion des gares routières**

El Hadji Mamadou Ndiaye  
Doctorant en géographie  
Université Cheikh Anta Diop  
Chercheur à Enda Graf Guédiawaye (Intermondes)  
Guédiawaye, Kipp Coco, n° 612, Dakar, Sénégal

Rémy Tremblay  
Université du Québec  
100 Sherbrooke ouest  
Montréal, QC Canada H2X 3P2

## **Introduction**

Située à l'extrême Ouest du Sénégal et du continent africain, la région de Dakar, capitale du Sénégal, est une presqu'île de 550 km<sup>2</sup>, représentant ainsi seulement 0.28% de la superficie nationale. Elle est contiguë à L'Est par la région de Thiès et entourée par l'océan Atlantique sur ses limites Nord, Ouest et sud. Dakar est compris entre les méridiens 17°10 et 17°32 (longitude Ouest) et les parallèles 14°53 et 14°35 (latitude Nord). Dakar, mieux que toutes les autres villes du pays se développe à un rythme extraordinaire. C'est Dakar, est un lieu de rassemblement, de convivialité, de mixité de population, de richesses culturelles artistiques et historiques, un lieu de confrontation entre offre et demande. C'est également un lieu de forte concentration d'activités commerciales, administratives ludiques et touristiques.

Il existe de réels problèmes de mobilité dans la région de Dakar, du fait de localisation de la plupart des infrastructures au centre ville. Une importante partie de la population est obligée de se déplacer quotidiennement pour aller y travailler ou pour aller s'éduquer, se soigner, ou s'approvisionner. A cela s'ajoute un parc automobile vétuste et des encombrements résultant de l'état des infrastructures routières.

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. À 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 sur la presqu'île. La ville compte plus des trois quarts des emplois avec une forte concentration dans le Plateau : 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 migrations quotidiennes qui affectent des populations de plus en plus nombreuses, pour 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 politique : à savoir quel modèle de gestion appliqué ? Pour répondre à cette question, il est nécessaire de présenter les modes de gestion existant afin de montrer les avantages et les difficultés rencontrées dans chacun d'entre eux.

Les productions concernant le transport urbain au Sénégal sont assez abondant, 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 (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, Lombard (2004) affirme que la montée du privé est d'autant plus spectaculaire qu'elle est ancienne et visible à tout point de vue dans la sénégalaise.

Godard (2001) parle de « sous-information en matière 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

---

1. Une gare routière : c'est est espace de stationnement de véhicule de transport publics ou les populations (usagers viennent pour prendre un véhicule de transport en commun), c'est comme les gares ferroviaires ou les terminus pour les bus.



**FIGURE 1 Les gares routières de Dakar**

Source : DAT, modifié par El Hadji Mamadou Ndiaye

demande de déplacements dont la partie observable et mesurable est la mobilité effective ».

Le présent article est de type plutôt descriptif. Il présente d'abord les deux gares routières concernées par cette étude, ensuite nous décrivons les différents modes de gestion de gare routière, avant de mettre en exergue les modes de gestion qui sont appliqués à Pompier et à Pétersen (voir la figure 1) avant de terminer par un analyse des problèmes rencontrés dans chacun de ses modes de gestion.

## Présentation des gares routières de Pompier et de Pétersen

La gestion des gares routières a toujours été assurée par les transporteurs. À Dakar la gestion publique des gares routières (GR) a toujours existée depuis la période des indépendances, avec beaucoup de problèmes. Mais depuis 1999, un nouveau mode de gestion de gare routière est appliqué au Sénégal, il s'agit de la gestion par concession au niveau des gares routières de Pétersen et Lat-dior. Chacun de ses modes de gestion possède ses spécificités, de même que des avantages et des inconvénients.

### Présentation de la gare routière de Pompier

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

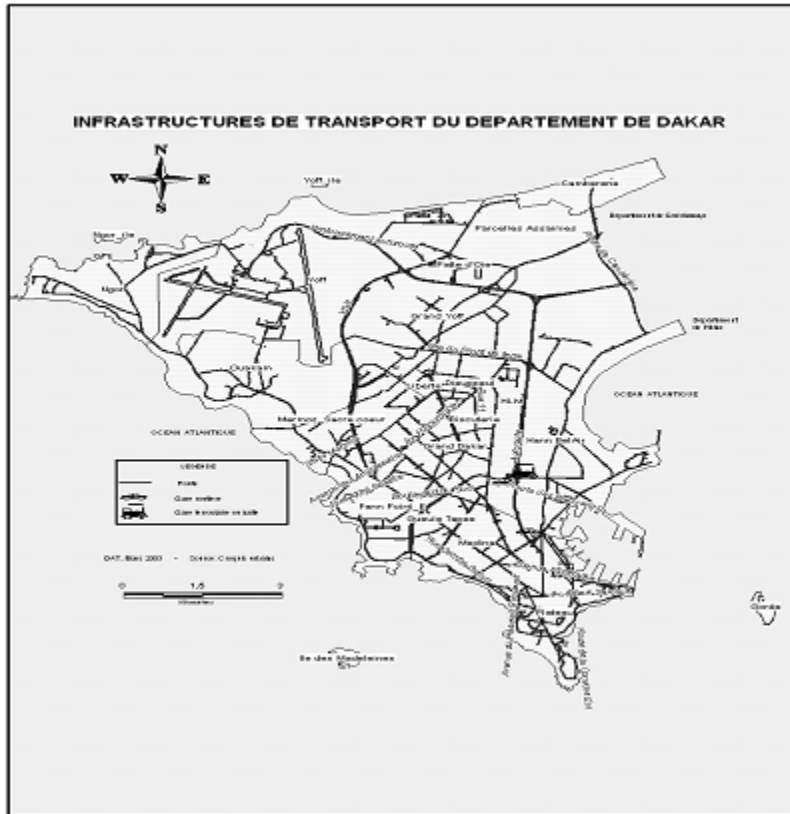


FIGURE 2 Infrastructure de transport de Dakar

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).

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 GR 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 véhicule, réparation de véhicule, cirage, entre autres.

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 d'une part la gare routière de Pompier et d'en faire une gare inter urbaine et de confier à un privé, sa gestion.

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

La gare routière de Pétersen 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 la métropole dakaroise. De par sa position, elle se trouve non loin des 6<sup>2</sup> grandes pénétrantes 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 paraît comme le résultat de la combinaison de plusieurs facteurs, tels que la dispersion notée dans le secteur des transports urbains de masse, l'existence de plusieurs lieux non aménagés pour servir de gare routière, l'insuffisances des lieux de stationnement dans le plateau, les contraintes liées à la mobilité urbaine et l'augmentation des moyens de transport.

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 1<sup>er</sup> 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

2. Ces axes de pénétrants au Plateau sont : Corniche Ouest/Peytavin; Blaise Diagne/Jean Jaurès ; Allées Papa Guèye Fall/Faidherbe/Pinet Laprade ; Autoroute/Félix Eboué/Pétersen ; Autoroute/Tolbiac/Faidherbe/Pinet Laprade ; et Route de Rufisque/Félix Eboué/Pétersen ou Faidherbe

du Plateau et de refonte du plan de circulation du centre-ville.

À tout point de vue, Pétersen diffère des autres gares routières du pays<sup>3</sup>. Son mode de construction, d'organisation et de gestion, qui représente un modèle spécifique 'formaté from Banque Mondiale'<sup>4</sup>, constituent des facteurs suscitant l'intérêt des chercheurs. Le mode 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. Le présent article fait une brève présentation de la gare routière. De par sa position, elle se trouve non loin des 6 grandes pénétrantes qui convergent vers le plateau du Nord au Sud.

Des milliers d'acteurs viennent et travaillent quotidiennement au niveau de la gare routière de Pétersen. C'est lieu de convergence d'intérêts multiples, c'est aussi un espace de tensions et de contractualisation entre chauffeurs, coxeurs<sup>5</sup>, apprentis, acteurs économiques gravitant autour de la gare, usagers, gestionnaires et forces de l'ordre. 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 et dans les budgets des ménages. Ceux qui vivent des gares routières sont nombreux.

## **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'État) 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 transport est exercée par les opérateurs regroupés en Comité de Gestion (CG) élu par les chauffeurs, commerçants et coxeurs évoluant dans la gare routière. Ils sont regroupés en GIE et /ou Association, exercent de menus travaux d'entretien et de réparation à l'intérieur de la gare routière.

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

3. Excepté la gare routière Lat Dior avec laquelle il existe de multiples similitudes

4. Le modèle de gestion est la concession

5. Un coxeurs est un rabatteur de client dans les gares routières ou les espaces de stationnement, c'est lui qui organise les cars, oriente les clients et régule les activités dans ces espaces

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 gestion est la gestion privée de gare routière** qui consiste à confier à un privé la gestion de la gare routière. Ce mode de gestion peut exister sous plusieurs formes, p. ex. concession, affermage, régie intéressée et gérance.

**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 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** : dans ce mode de gestion, il existe un contrat selon lequel le financeur ou le bailleur de fonds, après avoir financé la construction d'un bien en confie l'exploitation à une personne ou une société appelé alors : le fermier. C'est maintenant grâce aux résultats de l'exploitation de ce bien que l'exploitant verse au propriétaire un fermage, ce qui permet de tirer progressivement profit des résultats de l'exploitation du bien. Si c'est le cas d'une gare routière, la collectivité locale peut construire la gare routière et la confier à une entreprise qui l'exploite, se fait payer par les redevances des usagers, et paye un certain montant de commun accord (ou fermage) à la collectivité locale pour amortir ses investissements.

**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 est sur la rémunération qui n'a qu'un seul élément fixe.

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

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

Dans les années 90, dans le cadre du troisième Programme de Développement Urbain financé par la Banque Mondiale, l'ACDI et l'État du Sénégal, le financement des projets prévus dans ce PDU a permis le financement du Plan de Circulation au Plateau (PCP) et de 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 stationnements privés ainsi que l'application de mesures dissuasives pour obliger les chauffeurs à stationner dans ces parkings payants. À 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.

À 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>6</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 locale est reprise par Lombard et Bruez (2000 : XX) : « 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 BM 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 versé 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'État 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.

---

6. SAGES : Société Africaine de Gestion et de Stationnement



## La gestion par les opérateurs à la gare de Pompier

### Acteurs principaux et Rôles dans la gestion de la gare routière Pompier

*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 1 fait une présentation des acteurs en montrant leur rôle.

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

*Les acteurs étatiques et leur rôle à Pompier.* Le secteur des transports constitue un secteur transversal qui interpelle de nombreux acteurs étatiques. Parmi les acteurs étatiques qui interviennent à Pompier on remarque les ministères, les services déconcentrés et les collectivités locales. En effet, au premier lot de ces acteurs, on note de nombreux ministères qui interviennent au niveau de la gare routière de Pompier. Parmi ces ministères il y a le **Ministère en charges des transports terrestres** (organise réglemente 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'urbanisation 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 qui sont les régions, les communes, les communes d'arrondissements, et les communautés rurales. En ce qui concerne la commune d'arrondissement de Pompier, elle est gérée directement par la commune de 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

**TABLEAU 1 Les acteurs et leurs rôles à Pompier**

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

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

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 en cas d'accidents.
- 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 du Sénégal 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.

## Les problèmes rencontrés dans la gestion des gares routières

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

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

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 financière des recettes. Les collectivités locales éprouvent parfois des difficultés dans la collecte des taxes journalières et dans la perception des taxes journalières au niveau des lignes après les départs des véhicules. Pour un 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 n'a pas où se plaindre »*.

Pompier étant un lieu fort fréquenté, constitue un lieu très 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 klaxon intempestifs et à toute heure), les bruits occasionnés par les acteurs du secteur commercial qui crient ou utilisent des micros ou des chaînes de musique pour attirer les clients.

À 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 un lieu parfois caractérisé par des risques de toute nature. 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 et le fort taux de fréquentation.

### **Les problèmes notés dans la gestion par concession à Pétersen**

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, Pétersen n'échappe point à la règle : c'est un lieu de forte confrontation et de conflits multiples. Les accidents et autres incidents de toute nature sont fréquents à Pétersen. Parfois les dégâts sont énormes, la principale raison invoquée est presque toujours la volonté Divine. Dans un espace à l'intérieur duquel le laisser-faire et le laisser-aller sont notables, les erreurs ne manquent pas. Mentionnons à cet effet qu'il n'existe aucun panneau de signalisation ou d'indication à l'intérieur de la gare. Ceci augure des désagréments, voire des désordres, de l'anarchie. Parmi les sources de conflits il y a 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 se 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 soit alors qu'à Pétersen, la Sages bénéficie d'un versement de 100f CFA par départ ».
- La dégradation progressive du cadre de vie : la gare devenant de plus en plus sale, les occupants se rejettent les responsabilités. Cependant, certains d'entre eux 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 contractualisé la société de nettoyage AMA Sénégal, puis aujourd'hui la société Cadak-Car.
- La concurrence acharnée : motivé 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 taux d'éclairage de la gare routière.
- Les taux de fréquentation : Pétersen, avec des taux de fréquentation de plus de 50 000 personnes par jour est un trop exigüe pour satisfaire toute la demande de transport dans le Plateau de Dakar. C'est un véritable calvaire que vivent les populations qui viennent prendre le car aux heures de pointe <sup>7</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.
- L'insécurité : la plupart des facteurs cités plus hauts 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 de portables, d'objets de toutes sortes.

## Conclusion et perspectives

La forte et rapide urbanisation de la capitale par rapport au reste du pays n'est pas sans risques. 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 constitue des débuts de réponses dans la gestion du secteur.

Dans ce système très confus et compliqué de transport, les gares routières ont un important rôle centralisateur à jouer. Ce sont des lieux de convergence de milliers de personnes quotidiennement. Les raisons qui motivent ce nombre important de fréquentation sont multiples d'où la présence d'un nombre élevé d'acteurs. Les gares routières sont des lieux de confrontation, de visions et de logique variées.

La gestion de la gare routière de Pompier est assurée par les opérateurs que sont les chauffeurs, les transporteurs, (des acteurs non étatiques). La mairie de Dakar, autorité légale de la gare routière, participe à la gestion, en assurant l'entretien, la sécurité, l'éclairage. Il n'en demeure pas néanmoins que des problèmes existent surtout dans le fonctionnement de la gestion de la gare routière ou aucun texte juridique n'existe. La tendance nouvelle est la gestion privée qui

---

7. C'est aussi le moment choisi par les chauffeurs pour débiter le sectionnement des trajets.

n'agrée pas les opérateurs (Acteurs non Etatiques) qui font tout pour pouvoir continuer à gérer la gare routière de pompier. Ils sont même disposés à subir une formation en gestion afin de pouvoir respecter scrupuleusement les termes du cahier de charge du CETUD. Les acteurs sont aujourd'hui menacés s'ils ne prennent pas en compte le désir du gouvernement du Sénégal à privatiser toutes les gares routières du Pays.

La gare routière de Pétersen occupe une place stratégique, du fait de sa situation mais aussi du rôle primordial qu'elle doit jouer pour participer à l'atténuation du désordre noté dans le stationnement des véhicules. Cette gare constitue un espace très convoité où beaucoup d'activités ont émergé et se développent. 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 Pétersen 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.

Il est vrai que la gestion des Gare routière de Pompier pose des problèmes énormes. C'est pourquoi, de plus en plus il est question de transférer la gare routière Pompier vers Pikine 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 espace.

En définitive, la problématique de la gestion des gares routière au Sénégal est indissociable de celle de la ville, en général. C'est pourquoi il est nécessaire d'aborder la question de son fonctionnement et de sa gestion en adoptant une approche globale qui prenne en compte les aspirations et préoccupations de tous les acteurs dans la perspective d'une résolution de la crise urbaine. Pour ce faire, la tendance actuelle est à inverser, la démarche doit être axée sur la concertation et l'implication, sur une approche participative tenant en compte les avis de tous les acteurs.

Une approche globalisante s'impose dans le but de maximiser l'exploitation optimale des possibilités que pourrait offrir la gare. Il est aussi souhaitable que les solutions envisagées soit effectuées à des échelles plus vastes : communale, régionale, voire nationale.

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 se formant. En effet, au Sénégal, la gestion privée des gares routières semble inévitable même si sa faisabilité complète sur le territoire ne se fera que sur le long terme. Dans le cadre des accords avec les pays limitrophes (Mali), les difficultés majeures surviennent dans la gestion des gares routières qui est presque privée alors que le Sénégal n'en dispose pas encore dans le cadre transport public international.

## Bibliographie

- Ndione, E. S. 1987. *Dynamique d'une société en grappe: un cas, Dakar*. Dakar : ENDA-Éditions.
- Direction de la Prévision et de la Statistique (DPS). 2004. *Projections de population du Sénégal issues du recensement de 2002*. Dakar : Direction de la Prévision et de la Statistique (DPS), janvier 2004.
- Lombard, J. 2001. « Privé, public : l'évolution du transport routier de marchandises au Sénégal », dans *Actes du séminaire SITRASS VI, Sphère publique – sphère privée : quelle organisation, quels financements et quelles performances des transports en Afrique sub-saharienne*. Lyons : LET-INRETS. Lyon-Arcueil, 407-420.
- Lombard, J. et F. Bruez. 2004. « La SAGES à Dakar : un opérateur privé pour une gestion trouble des gares routières Pétersen et Lat-Dior », in *Autour de services urbains, l'émergence de dispositifs gestionnaires composites : confrontations d'expériences abidjanaises, dakaroises et durbanites*. Dakar : Rapport final du programme de recherche DAD (PRUD/ISTED/GEMDEV).
- Lombard, J. 2004. « Transporteurs sénégalais : de la pauvreté à la rente », in *Actes du SITRASS VII*. IRD .Dakar, Sénégal, 339-349.
- Ndiaye, E. M. 2005. *Dynamiques, changements et gestion des espaces publics en milieu urbain : la gare routière Pétersen de Dakar*. Dakar : mémoire de maîtrise UGB.
- \_\_\_\_\_. 2006. *Gestion urbaine et espaces publics : enjeux et conflits d'intérêts dans la gare routière Pétersen de Dakar*. Dakar : mémoire de DEA UCAD.
- Ndiaye, E. M. et P.S. Faye. 2008. « La gestion de publique de gare routière : cas de la gare routière de Pompier », programme Kurukan Fugan (en cours de publication).

