

Les transports sénégalais : ancrages internationaux et dérives locales

Jérôme Lombard, Benjamin Steck, Sidy Cissokho

▶ **To cite this version:**

Jérôme Lombard, Benjamin Steck, Sidy Cissokho. Les transports sénégalais : ancrages internationaux et dérives locales. Sénégal (2000-2012) : les institutions et politiques publiques à l'épreuve d'une gouvernance libérale, CRES ; Karthala, p.643-671, 2013. ird-00934486

HAL Id: ird-00934486
https://ird.hal.science/ird-00934486

Submitted on 22 Jan 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les transports sénégalais

Ancrages internationaux et dérives locales

***Jérôme Lombard*[*], *Benjamin Steck*[**] *& Sidy Cissokho*[***]**

« Des infrastructures routières. Le Président Wade et son équipe ont réalisé en dix ans dix fois plus que ce que le régime précédent […] a fait pendant 40 ans de pouvoir » [1].

Si l'on s'en tient à l'imagerie véhiculée sur l'internet, Abdoulaye Wade a révolutionné le transport au Sénégal. Dès son arrivée au pouvoir, en mars 2000, le président Wade a lancé une nouvelle politique en la matière, caractérisée par l'annonce de projets ambitieux, comme cela a été rappelé lors du séminaire gouvernemental de novembre 2011, animé par le ministre d'État, Karim Wade (Wade 2011). Faisant le point sur la coopération internationale et la mobilisation des financements, le ministre a parlé d'une politique au succès incontestable, rompant avec l'immobilisme du passé.

Durant les deux mandats d'Abdoulaye Wade, plusieurs projets ont été concrétisés [2]. Une nouvelle compagnie de transports urbains, *Dakar Dem Dikk*, est apparue à Dakar en 2001 [3], en remplacement de la Société des Transports du Cap-Vert (Sotrac), disparue en 1998 ; une compagnie aérienne aux couleurs du Sénégal est née la même année [4], anticipant l'élan donné par l'ambitieux projet de nouvel aéroport, prévu à l'est de la conurbation Rufisque-Bargny [5] ; par ailleurs, le chemin de fer a été relancé [6] et son développement envisagé [7]. Dans la seconde moitié de la décennie, de grands échan-

* Chargé de recherches IRD, UMR PRODIG – Pôle de Recherche pour l'Organisation et la Diffusion de l'Information géographique, IRD.
** Professeur de géographie, UMR IDEES/CIRTAI, Université du Havre.
*** Doctorant en sciences politiques, Université Paris I Panthéon-Sorbonne.

1. http://www.goorgui.com. Site internet louant les réalisations de l'ancien président sénégalais. Consulté en septembre 2012.
2. *Cf*. le site actuel du gouvernement sénégalais, notamment la rubrique *Dossiers/Grands travaux*, qui reprend largement la forme et le fond de celle existant à l'époque de Wade : www.gouv.sn.
3. « Dakar Dem Dikk. Démarrage le 1er janvier 2001 », *Sud Quotidien*, 4 décembre 2000.
4. « Air Sénégal international. Décollage le 23 février », *Walfadjri*, 2 février 2001.
5. « Nouvel aéroport international. Sur un vaste plateau de 4 km^2 de terres neuves », *Walfadjri*, 21 août 2001.
6. « Chemins de fer : la reprise du trafic Dakar - Saint-Louis - Dakar pour bientôt », *Le Soleil*, 27 mars 2002.
7. « Il faudra quinze mois pour finaliser le dossier de chemin de fer Dakar - Tamba - Ziguinchor », *Le Soleil*, 8 avril 2004.

geurs routiers ont été aménagés, dont le principal objectif est l'amélioration de la circulation dans la capitale [1] ; le renouvellement du parc de transport collectif urbain a débuté en 2004 [2] et s'est appuyé sur l'ouverture, à Thiès, d'une usine d'assemblage et de montage de minibus de marque Tata [3], qui fait ainsi renouer le Sénégal avec son glorieux passé de pays constructeur d'automobiles, mis à mal au début des années 1990 avec la fermeture du dernier assembleur (SEAS pour Mercedes).

Si Abdoulaye Wade a voulu donner une image de bâtisseur, en « […] amorçant le compte à rebours des grands projets […] promis aux Sénégalais » [4], pour partie, il n'a fait que prolonger les projets décidés par son prédécesseur (Loum 2001). Après les années sombres du Programme d'ajustement structurel qui s'est caractérisé, dans la décennie 1980, par un effondrement des budgets d'investissement dans le transport, le gouvernement du président Diouf a retrouvé dans les années 1990 des disponibilités financières qui ont permis de réinvestir dans le secteur. Le Programme d'ajustement sectoriel des transports (PAST), courant sur la période 1991-1995 (Ministère de l'Équipement et des Transports 1994), a vu les investissements passer sur cinq ans à 128 milliards de francs Cfa (soit, chaque année, presque cinq fois plus que ceux dépensés en 1989-90). Dans la période 1999-2004 (prolongée jusqu'en 2007), le Programme sectoriel des transports (PST II) a été mis en chantier. Profitant des accords passés avec les bailleurs de fonds internationaux par les gouvernements successifs de l'ère Diouf, A. Wade a ainsi poursuivi certains projets de refonte du secteur : par exemple, le renouvellement des "cars rapides" de Dakar dont le projet a été débattu durant toute la décennie 1990 (Godard 2002), l'aménagement et la réhabilitation de certains axes routiers, la pérennisation du Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD), sorte d'autorité organisatrice des transports née en 1997 [5]. Le plus remarquable, sous l'ère Wade, a été la matérialisation de projets envisagés par le passé et toujours repoussés ou à peine entamés, par exemple le déplacement de l'aéroport Léopold Sédar Senghor ou la réorganisation de l'entrée et de la sortie autoroutière de la presqu'île du Cap-Vert. Sans doute, retiendra-t-on de cette période l'idée que le transport et les systèmes qui le soutiennent ont été transformés, voire réorientés, traduisant là un volontarisme politique fort et une obsession, celle de marquer l'histoire du pays [6].

---

1. « Mise en œuvre du PAMU pour la mobilité urbaine. Dakar en chantier dès mi-avril 2004 », *Sud Quotidien*, 16 mars 2004.
2. « Renouvellement du parc de transport en commun. Le coup est parti et rien ne l'arrêtera », *Walfadjri*, 16 juin 2004.
3. « Inauguration de Senbus Industries. Un rêve devenu réalité », *Le Soleil* (numéro spécial), septembre 2003.
4. Discours d'A. Wade lors de l'inauguration de l'usine Senbus, *Le Soleil* (numéro spécial), septembre 2003.
5. Même si son avenir a été sérieusement débattu lors de l'arrivée d'Abdoulaye Wade à la présidence de la République.
6. En février 2012, juste avant l'élection présidentielle, l'inauguration de l'aéroport interna-

La concrétisation des projets de refonte des transports, au Sénégal en général et dans l'agglomération dakaroise en particulier, a procédé du renforcement du positionnement optimal du pays et de la capitale à la pointe occidentale de l'Afrique. S'est consolidée l'idée que le pays est à la croisée des chemins, sur la « […] fourche des communications vers l'Amérique du Sud et vers l'Océan Indien » (Siegfried 1942), qu'il doit se placer sur les routes maritimes, aériennes, routières, pour irriguer notamment les pays voisins, et disposer d'une métropole moderne, dotée d'infrastructures de niveau international. Dès 2000, l'activisme d'A. Wade dans le montage du projet panafricain NEPAD (*New Partnership for Africa's Development* ou Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique) a signifié que le Sénégal et Dakar ont un rôle majeur à jouer dans les relations et les échanges continentaux.

À côté de ce positionnement international, s'est accentué le développement d'initiatives populaires, notamment au sein des couches moyennes non salariées qui ont porté Wade au pouvoir (Diallo 2004). Devancées par les hommes et femmes d'affaires qui ont œuvré à la libéralisation et à la privatisation de l'économie sénégalaise (Boone, Diop et Thioub 1997), encouragées par le personnel politique qui a profité de la montée dans les années 1990 et 2000 d'une économie informelle et soutenu la prise de pouvoir d'A. Wade, ces initiatives sont portées par des néo-entrepreneurs (migrants : Tall 2009 ; jeunes ou femmes : Mbodji 2002), en quête d'activités économiques propres à leur procurer des revenus qu'ils ne trouvent plus par les canaux classiques. Alimentés par la progression fantastique des télécommunications (Diop 2002), les transports en sont le support. Cela se remarque au développement sans précédent du parc de véhicules individuels, à l'existence croissante de liaisons directes par autocar ou minicar entre les villages, les bourgs semi-urbains et les grandes villes du pays ou bien à l'élargissement de l'offre aérienne par la desserte des villes où sont installés les migrants sénégalais et où s'approvisionnent les commerçants (Casablanca, Djeddah, Dubaï, Istanbul, Milan, New York).

Ce développement de l'activité privée, plus ou moins régulé dans le cadre de procédures réglementaires relatives à la passation des marchés publics, eux-mêmes soumis au contrôle croissant de la Cour des comptes, s'est cependant traduit par la multiplication des dérapages, voire des dérives, non seulement dans la gestion de l'offre de transport proposée, mais aussi dans l'occupation de l'espace public. Dénoncés d'une manière générale par certains auteurs [1], ces problèmes ont abouti dans le secteur du transport à une série d'accidents dramatiques, voire de catastrophes comme le naufrage du

---

tional Blaise Diagne (AIBD), avec à la clé l'atterrissage de l'avion présidentiel, illustre, de ce point de vue, la volonté de faire date, même si depuis aucun autre avion n'a roulé sur le tarmac, l'infrastructure (aérogares et pistes) étant loin d'être achevée : *cf.* http://www.youtube.com/watch?v=3Vmess_8WFc.

1. *Cf.* Coulibaly (2009) à propos de l'Organisation de la conférence islamique (OCI) en 2008.

Joola en 2002, écornant l'image du Sénégal, de sa démocratie et du bien-vivre local.

Faisant le bilan de plus d'une décennie de réflexions sur le transport au Sénégal, nous aidant de travaux récents sur les réformes menées dans le transport urbain, nous proposons, dans un premier temps, un panorama des réalisations qui placent le pays sur l'échiquier continental. Dans un deuxième point, nous revenons sur les changements ayant abouti entre 2000 et 2012 à modifier le paysage de l'agglomération dakaroise. Enfin, dans un troisième temps, nous focalisons le regard sur les initiatives portées par les populations et les professionnels du transport, tout en soulignant combien leur effervescence, à peine contrôlée par l'autorité publique, engendre nombre de problèmes.

1. Infrastructures internationales : le Sénégal et le monde

Le président Abdoulaye Wade a voulu impulser une autre vision du Sénégal. Profitant de la bonne image du pays dans l'opinion mondiale, survenue à la suite de l'alternance politique pacifique de 2000, il a su se donner les moyens de ses ambitions, en accélérant la réalisation de ce que ses deux prédécesseurs avaient commencé, à savoir l'inscription du Sénégal dans les réseaux d'infrastructures continentales. Dans les années 1980, le président Abdou Diouf avait saisi toute l'importance du transport dans les stratégies nationales de développement. Son discours lors du congrès extraordinaire de son parti en 1988 [1] ne laisse planer aucun doute : « […] dans cette course pour le progrès économique et le bien-être social, replacée dans ce contexte mondial, le Sénégal, pays largement ouvert sur l'océan Atlantique, carrefour de distribution du trafic, plaque tournante du Continent, dispose d'atouts importants pour rejoindre demain le club des NPI […]. Avec le développement prodigieux atteint par les moyens de communication, la question ne se limite plus aux seuls échanges interafricains et s'étend à l'ensemble du monde, et notre pays pourrait devenir une des places *offshore* de l'économie mondiale [2]. […] Dans le cas d'un pays de la dimension du nôtre, la politique de développement économique et social doit bannir l'isolement et appeler l'interconnexion à un réseau, le plus étendu possible, de relations de production et de celles de tous les services situés en amont et en aval ».

Cette position adoptée en pleine période d'ajustement structurel souligne la remarquable continuité entre les différents pouvoirs politiques sénégalais [3],

1. *Le Soleil*, 11 janvier 1988.
2. A. Choplin et J. Lombard (2009) ont utilisé le même terme d'*offshore* à propos de la Mauritanie voisine.
3. Faisant suite de ce point de vue-là aux décisions de la France coloniale d'établir à Dakar la capitale de l'AOF et d'y multiplier les institutions autant que les infrastructures de transport. *Cf*. Malabard 1953.

jusqu'à Abdoulaye Wade, et leur capacité respective à mettre en avant la géographie, à laquelle le Sénégal ne peut échapper et qui sert à la fois d'exutoire et de stratégie. Le projet du NEPAD, se voulant une vision à long terme du développement de l'Afrique par les Africains eux-mêmes (Porgès 2002), est là pour le confirmer.

Du territoire national aux ambitions du Nepad

Les systèmes de transport ont soutenu le développement territorial au Sénégal. L'expansion du bassin arachidier a été rendue possible durant le XX[e] siècle par la progression sans précédent des transports ferroviaires et surtout routiers. La présidence Wade, durant la première décennie du XXI[e] siècle, n'échappe pas à la règle (diagramme 1) : le réseau bitumé a progressé régulièrement depuis 2000, le nombre annuel de kilomètres réalisés étant multiplié par six entre 2008 et 2010. La densification du réseau intérieur de routes s'est poursuivie là où les populations réclament depuis des décennies le bitumage des pistes [1], en particulier dans les zones densément peuplées du centre-ouest du pays.

Ce processus d'aménagement a accentué la concentration sur la capitale sénégalaise des flux de trafics voyageurs et marchandises, au détriment du développement des relations terrestres avec les pays voisins. Comme nombre de pays d'Afrique de l'Ouest (Steck 2003), ces relations sont toujours considérées comme de piètre qualité (Ministère de l'Économie et des Finances 2011 : 79). Longtemps délaissées, elles ont abouti à une sorte d'enclavement du Sénégal, handicapant le rayonnement du port de Dakar sur son hinterland.

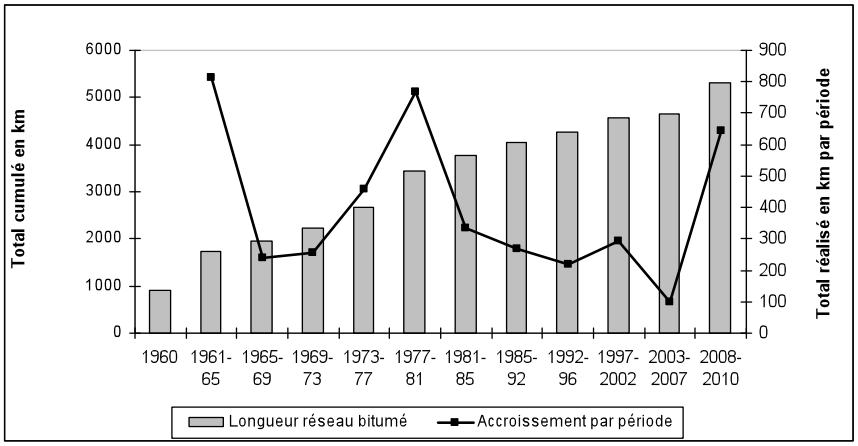
L'investissement dès 2001 du président Wade en faveur du NEPAD a confirmé la volonté ancienne du pouvoir sénégalais d'arrimer le pays à l'ensemble de l'Afrique et, de façon plus implicite, de réaffirmer la place incontournable du Sénégal dans les échanges diplomatiques interafricains. Absent du montage du projet (qui a été promu au départ par les dirigeants de pays comme l'Algérie, l'Égypte, le Nigeria ou l'Afrique du Sud), A. Wade s'est invité à la table des négociations avec l'idée de faire valoir le point de vue du Sénégal dans ce club fermé de pays moteurs. Le NEPAD, pensé comme un programme sur le long terme d'éradication de la pauvreté et d'insertion du continent dans les échanges mondiaux, insiste particulièrement sur les domaines des télécommunications et du transport, en mettant en avant de façon récurrente le renforcement des infrastructures, l'amélioration de l'accessibilité, les partenariats entre public et privé, les connexions régionales.

Dans le domaine des infrastructures routières, la vision du président Wade n'a fait qu'entériner des options plaçant la capitale du Sénégal au débouché des grands axes transafricains (carte 1). En Afrique de l'Ouest, les axes

1. *Cf.* « Les populations exigent le bitumage de la route Fatick - Niakhar - Bambey », *Le Soleil*, 26 septembre 2000.

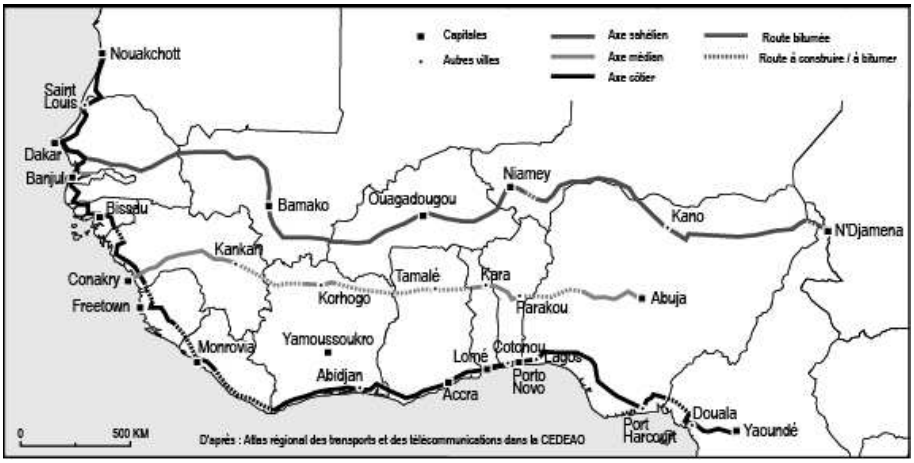
sahélien et côtier sont quasiment achevés, même si subsistent ici et là des maillons manquants. Le problème provient surtout de leur fréquentation par des camions surchargés, occasionnant la dégradation des voies et de nécessaires, fréquents, mais coûteux entretiens et réhabilitations (tronçon Kaolack - Tambacounda ou Diboli - Kayes) [1].

Diagramme 1. Évolution du nombre de km de routes bitumées entre 1960 et 2010



Source : Ministère de l'Équipement et des Transports 1994 ; Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres, des Télécommunications et des TICs 2007 ; Ministère de l'Économie et des Finances 2010.

Carte 1. Les axes routiers internationaux en devenir en Afrique de l'Ouest



1. *Cf.* « Les premiers pas d'une amélioration des corridors en Afrique de l'Ouest », *Journal de la Marine marchande*, 5 octobre 2012. *Cf.* aussi République du Mali et Union européenne 2012.

Des transports aériens au service des échanges sénégalais

Quelles que soient les réussites dans la mise en place d'un réseau routier goudronné international, les liaisons entre le Sénégal et ses voisins demeurent insuffisantes pour supporter des flux croissants [1]. En revanche, l'importance du transport aérien démontre son adaptabilité aux ambitions du pays. Le Sénégal a bénéficié très tôt de sa position singulière, tout particulièrement sur les lignes reliant l'Europe à l'Amérique latine, du temps de l'épopée de l'Aéropostale. Dakar est ainsi devenu un nœud aérien important. Dans ce domaine, l'indépendance des fédérations coloniales françaises s'est accompagnée de la création en 1959 d'une Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), dont le siège est à Dakar. En même temps, était mise sur pied une grande compagnie panafricaine, Air Afrique, dont le Sénégal s'est trouvé être l'un des acteurs majeurs aux côtés de la Côte-d'Ivoire. Les défaillances des États actionnaires ont cependant conduit à la disparition de cette entreprise en 2001 et au repli des États-membres sur des structures nationales de moindre capacité et souvent à durée de vie éphémère.

C'est à la même époque qu'a été liquidée la compagnie Air Sénégal. Résultat d'un montage associant capitaux publics et privés, la Société nationale de transport aérien (SONATRA) exploitait avec Air Sénégal les lignes intérieures vers l'est (région du fleuve Sénégal), le sud-est (Sénégal oriental) ou le sud (Casamance). En 2001, le relais a été pris par Air Sénégal international dont le capital était dominé par Royal Air Maroc. Cette nouvelle donne a conféré au transport aérien sénégalais une autre dimension, en particulier par l'offre internationale proposée. Jusqu'à la cessation d'activité en 2007, Air Sénégal international a fonctionné comme un outil de mise en relations des lieux d'implantation des émigrés sénégalais en Afrique et en Europe.

En 2009, le fils du président Wade, ministre de la Coopération internationale, de l'Aménagement du Territoire, des Transports aériens et des Infrastructures, a été à l'origine du lancement d'une autre compagnie, Senegal Airlines, dont le premier vol a eu lieu en 2011. Cette tentative pour doter le Sénégal d'une nouvelle structure, plus nationale que la précédente, ne s'est pas révélée être la réussite attendue, à la fois pour des raisons politiques, économiques (défaut d'investissements) et stratégiques (concurrence dans le transport aérien insuffisamment appréhendée). Au printemps 2012, était remis aux autorités sénégalaises un rapport très critique sur la situation de Senegal Airlines, en même temps qu'était annoncée une perte de 18 milliards de francs CFA pour le premier exercice [2].

---

1. Le tronçon reliant Tambacounda à la frontière malienne n'a été bitumé qu'en 1999 ; il n'y a pas de pont pour se rendre en Gambie ou en Mauritanie ; les itinéraires vers la Guinée ou la Guinée-Bissau sont rares et en mauvais état.
2. Soit 27 millions d'euros : *cf.* www.air-journal.fr/2012-04-01-senegal-airlines-une-perte-estimee-a-plus-de-27-millions-deuros-546902.html.

Cette stratégie de développement n'a pas permis à l'État sénégalais de faire oublier Air Afrique dont la réussite fut effective durant quarante ans. Une politique en matière de transport aérien ne se limite pas à la volonté de soutenir une compagnie portant haut les couleurs du pays dans le ciel mondial. L'enjeu principal tient à la capacité de ce dernier à se positionner sur les grandes routes aériennes, en proposant aux compagnies internationales un aéroport et des services de qualité. Jusqu'en 2008 (diagramme 2), le trafic de passagers à l'aéroport Léopold Sédar Senghor a progressé régulièrement, pour atteindre 1,8 millions d'individus cette année-là (Ministère de l'Économie et des Finances 2010) et ainsi permettre à Dakar de devenir la troisième plate-forme d'Afrique de l'Ouest (après Lagos et Abuja). Sur la même période, le transit qui symbolise l'attractivité de l'aéroport pour les compagnies étrangères a été multiplié par six et demi, passant de 34 000 à 223 000 passagers. La baisse de 2009 (1,6 millions de passagers : Banque mondiale 2011) a été due au reflux de la demande provoquée par la crise financière et la cessation des activités d'Air Sénégal international (en raison d'un conflit avec le partenaire marocain).

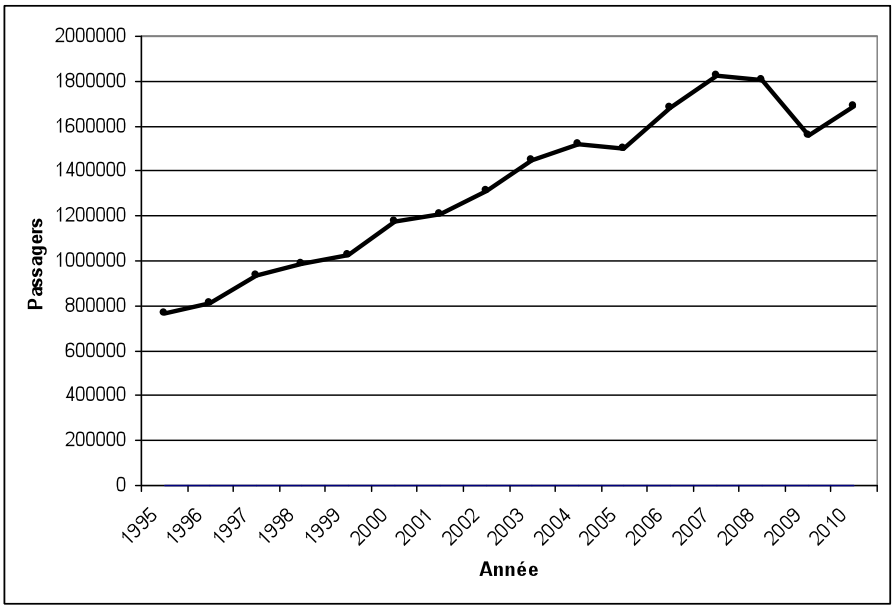
Entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe, les liaisons sont aujourd'hui dominées par les groupes européens (Air France de l'alliance *Skyteam*, Brussels Airlines ou TAP Air Portugal de l'alliance *Star Alliance*, Iberia de l'alliance *One World,* etc.). L'aéroport de Dakar est aussi de plus en plus ouvert aux compagnies d'Afrique du Nord ou du Moyen-Orient (Royal Air Maroc, Air Algérie, Tunisair, Emirates surtout), qui font de la plate-forme sénégalaise un point de rassemblement de passagers à destination de leur *hub* principal (Casablanca, Alger, Tunis ou Dubaï). Leur but est de capter la clientèle intéressée par les offres en direction de l'Europe, du Golfe arabo-persique ou de l'Asie orientale. Ces compagnies ont cependant des concurrents redoutables sur l'Asie ou sur l'Amérique : Ethiopian Airlines, membre de *Star Alliance,* Kenya Airways (*Skyteam*), South African Airways (*Star Alliance*). Ces trois grandes compagnies africaines, qui s'affirment à l'échelle mondiale, ont choisi la capitale sénégalaise comme un de leurs points d'entrée et de sortie dans cette partie du continent pour développer une offre compétitive.

La forte croissance des trafics [1] a conduit les autorités sénégalaises à lancer un ambitieux programme de construction d'une nouvelle plateforme, l'aéroport international Blaise Diagne, situé à 45 km de Dakar sur le site de Ndiass. Cet aéroport est prévu pour accueillir trois millions de passagers avec un terminal de 42 000 m^2, une piste de 3,5 km de long, 30 postes de stationnement d'avions, un pavillon présidentiel, un terminal de fret et un autre pour le pèlerinage à La Mecque. Ce projet en cours de construction a un coût total de 575 millions d'euros, dont le financement est coordonné par

1. Et sans doute aussi les multiples convoitises spéculatives dans l'espace aéroportuaire actuel, suscitées par la pression humaine et foncière qui caractérise la presqu'île du Cap-Vert.

la Banque africaine de développement (BAD). Seuls 17 millions d'euros sont à la charge de l'État et 42 millions d'euros sont financés sous contrats BOT (ou *Build Operate Transfer*) [1]. Compte tenu des retards importants, l'inauguration de l'aéroport a été reportée à 2014. Si ce dernier voit le jour dans les années qui viennent, il est à prévoir un vrai bouleversement dans les flux de trafics de la presqu'île.

Diagramme 2. Évolution du trafic de passagers de l'aéroport de Dakar entre 1995 et 2010



Source : Ministère de l'Économie et des Finances 2010.

Port et chemin de fer : capter les flux de transit vers le Mali

Une autre ambition du président Abdoulaye Wade a été d'affirmer le rôle de Dakar comme porte d'entrée de l'Afrique, comme plaque tournante des flux maritimes mondialisés et comme passage obligé de tous les armements mondiaux actifs sur la côte ouest-africaine. Les conditions nautiques et la situation du port de Dakar sur la partie est de la presqu'île du Cap-Vert constituent des atouts remarquables. L'urbanisation de l'espace qui l'entoure limite cependant les possibilités d'extension et freine à moyen terme sa capacité à rivaliser avec celui d'Abidjan, son concurrent le plus sérieux.

1. Processus qui permet à un opérateur privé, pour une durée déterminée par un contrat de concession, de financer, planifier, construire et gérer un grand équipement, du type marché, autoroute, etc.

La modernisation du port de Dakar a été conduite par un directeur général issu du monde portuaire, proche du président Wade et qui, succédant à des dirigeants étrangers au transport maritime, a impulsé un développement sans précédent. Jusqu'alors, l'activité était contrôlée par le groupe français Bolloré. Au début des années 2000, le terminal à conteneurs était essentiellement réservé aux navires consignés par les sociétés membres du Syndicat des auxiliaires de transport du Sénégal, constitué de SDV et SAGA (filiales de Bolloré), Maersk Sealand, SIMAR ou encore MSC. La grande nouveauté de la présidence Wade a été la rupture avec ce passé. C'est à Dubaï Port World, témoin supplémentaire des orientations géopolitiques actuelles du Sénégal, qu'a été attribuée en 2007 la nouvelle concession du terminal, pour une durée de 25 ans renouvelables, avec un engagement d'investissement de 333 milliards de francs CFA (planche 1). Si d'importants travaux ont déjà été entrepris, la concurrence internationale exige encore de nouveaux aménagements afin de consolider la place de Dakar dans l'ample mouvement de croissance des trafics conteneurisés en Afrique. En 2012, Dubaï Port World a entamé la construction d'un nouveau terminal dénommé « Port du futur », qui devrait permettre d'atteindre une capacité d'1,5 millions EVP (Équivalent vingt pieds).

Planche 1. Le terminal à conteneurs géré par Dubaï Port World

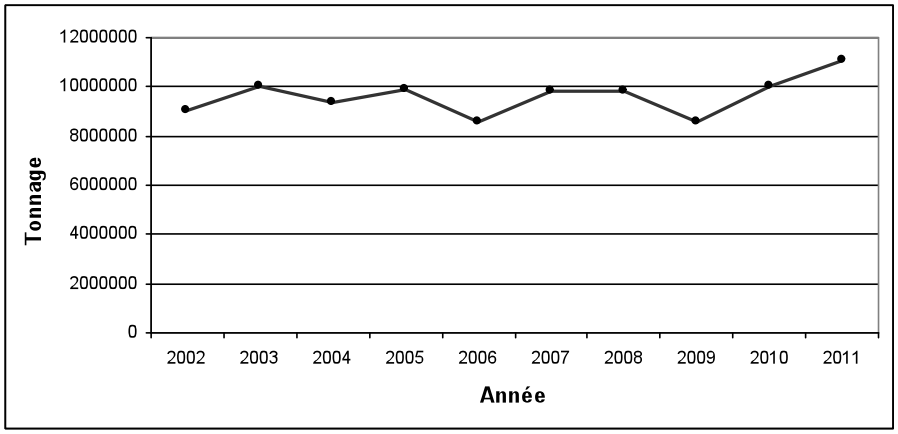


Cliché : B. Steck 2011.

Malgré cette ambitieuse politique portuaire menée au cours de la décennie 2000, le diagramme 3 révèle la difficulté du port à pérenniser d'une année sur l'autre l'augmentation des trafics. Cela est en partie dû à l'incertitude

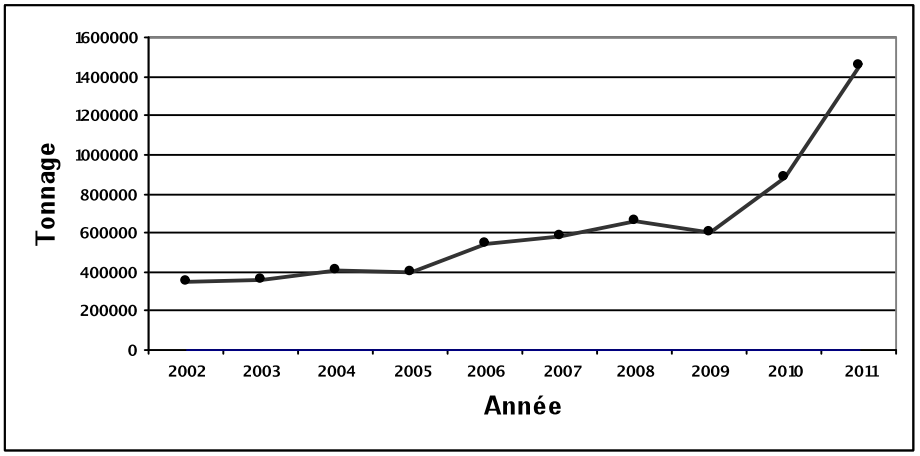
des acteurs économiques implantés au Mali, qui hésitent à privilégier la voie sénégalaise au détriment des autres (diagramme 4).

Diagramme 3. Évolution du trafic total du port de Dakar entre 2002 et 2011



Source : Port autonome de Dakar 2012.

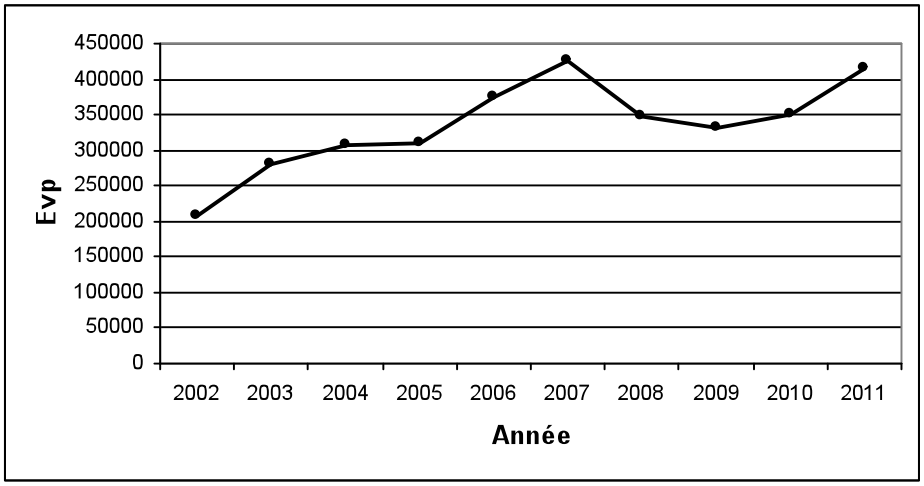
Diagramme 4. Évolution du trafic de transit depuis ou vers le Mali entre 2002 et 2011



Source : Port autonome de Dakar 2012.

Pour le port de Dakar, la crise ivoirienne n'a pas eu les effets escomptés, en particulier sur le trafic de conteneurs qui, en dépit d'une croissance soutenue sur les dix dernières années, reste irrégulier (diagramme 5).

Diagramme 5. Évolution du trafic de conteneurs du port de Dakar (en EVP) entre 2002 et 2011



Source : Port autonome de Dakar 2012.

Sans infrastructures qui le relient à l'intérieur du continent, le port de Dakar n'est rien. Or l'un des instruments majeurs de son attractivité potentielle, la voie ferrée Dakar-Niger, n'est plus à la hauteur des nécessités du transport moderne. Cette ligne de 1 287 km, achevée en 1924, dont la voie unique est à écartement métrique, n'est pas électrifiée. Elle souffre de nombreux dysfonctionnements dus, en grande partie, à la vétusté du matériel mais plus encore aux fragilités de la voie elle-même. Elle subit aussi la concurrence de plus en plus puissante de la route. Sous la pression des bailleurs de fonds internationaux, la présidence d'Abdoulaye Wade a fait aboutir le processus de privatisation de l'exploitation, décidé sous Diouf. En 2003, au terme d'un appel d'offres international, un accord de concession pour une durée de vingt-cinq ans a été signé avec le groupement CANAC-GETMA. A ainsi été créée la société anonyme Transrail (51 % pour CANAC-GETMA ; 10 % pour le Mali et 10 % pour le Sénégal ; le reste à des actionnaires privés et aux employés). Malgré cette privatisation partielle, les résultats n'ont pas été conformes à ce qui était attendu. Les États actionnaires n'assumant pas leurs dettes vis-à-vis de la société concessionnaire, CANAC-GETMA s'est retiré en 2007. La société Transrail a été reprise par Vecturis, un groupe belge d'origine sud-africaine, spécialisé dans le transport ferroviaire en Afrique.

L'avenir du transport ferroviaire sénégalais est d'autant plus incertain que la route Dakar-Kayes-Bamako, goudronnée de bout en bout, est de plus en plus empruntée, en dépit des contrôles intempestifs ou "pratiques anormales" qui émaillent le parcours. Par ailleurs, si le Sénégal est un réceptacle essentiel des flux à destination ou en provenance du Mali, d'autres pays affichent des arguments tout aussi avantageux. Le développement des « Entrepôts

maliens à l'étranger » fait ainsi jouer la concurrence entre États riverains de l'océan Atlantique, au profit du Mali dont l'enclavement est atténué et sa dépendance, vis-à-vis de l'un ou l'autre d'entre eux, réduite.

2. Dakar métropolitain

La consolidation de la place du Sénégal dans les échanges internationaux s'accompagne du renforcement du rôle de sa capitale, illustrant l'obsession des grandes métropoles à lier leur avenir, entre autres, au développement d'infrastructures modernes (Prelorenzo et Rouillard 2009). Pour Dakar, le Président Abdoulaye Wade a suivi à la lettre ce programme en orientant la politique du gouvernement dans cette direction et en chargeant une société, l'Agence de promotion de l'investissement et des grands travaux (APIX), dépendant directement du palais présidentiel, de piloter « [les] grands travaux [que le président de la République] juge prioritaires pour le Sénégal » (Banque mondiale 2011 : 140 ; planche 2) [1].

Planche 2. La promotion des grands travaux de l'État durant la présidence Wade



Si les infrastructures contribuent à organiser l'espace urbain autrement, à favoriser l'émergence de pôles d'échanges multiples, reliés entre eux par de grands axes, elles sous-tendent aussi la possibilité de se déplacer rapidement, ce qui passe par l'existence de moyens de transport variés et efficaces, pu-

1. La création en 2000 de l'APIX relève d'un processus de refonte complète du cadre institutionnel organisant les programmes de construction et d'entretien des infrastructures. Plusieurs autres structures ont été créées en parallèle des services de l'État, en particulier l'Agence autonome des transports routiers (AATR), devenue Ageroute en 2010, qui dispose d'un organe délibérant, le Conseil des routes. Créées sur le modèle de la Cellule de coordination (CELCO), qui a piloté durant les années 1990 le programme d'ajustement sectoriel des transports, financées par les bailleurs de fonds internationaux, elles sont censées être plus efficaces que les services ministériels (Lombard et Ninot 2002). Pour autant, leur multiplication est jugée néfaste au bon fonctionnement du dispositif institutionnel par ceux-là même qui ont réclamé, sinon exigé, leur mise en place (Banque mondiale 2011 : 145).

blics et privés, collectifs et individuels. La réforme des minibus à Dakar, véhicules longtemps interdits puis tolérés et incorporés dans l'offre globale (Lombard et Zouhoula Bi 2008), qui a été engagée à partir de 2002, s'inscrit dans cette logique d'adaptation du transport urbain aux formes et rythmes de la métropolisation (Goldblum 2001).

Embellissement du réseau et échangeurs : au service des riches ?

Si l'ère Diouf s'était caractérisée par l'ouverture de la Voie de dégagement nord (VDN), permettant de relier directement le nord de la presqu'île au centre-ville (Hôpital de Fann, Université notamment), les années Wade ont vu la situation des infrastructures profondément évoluer, au profit en particulier des liaisons entre le Plateau et l'aéroport actuel ou Diamnadio (aux confins orientaux du Cap-Vert) [1].

Le programme de réorganisation des circulations distingue deux volets. Le premier est relatif au grand projet d'autoroute à péage Dakar / Diamnadio qui a pour objectif, à terme, de fluidifier les sorties et les entrées de véhicules et de favoriser les déplacements vers le futur aéroport de Ndiass (APIX 2006). Entre 2005 et 2009, a été réalisée, sous la houlette de l'APIX, la réhabilitation du tronçon autoroutier Avenue Malick Sy / Patte d'Oie, puis a été achevé celui joignant la Patte d'Oie à Pikine, qui est concédé et soumis à péage (planche 3). Actuellement, le tronçon passant au nord de Rufisque et de Bargny est en voie d'achèvement ; en revanche, en raison des longues tractations qui ont émaillé le processus de décision débouchant sur le choix du tracé dans les quartiers sud de Pikine (*Guinaw Rail* notamment), le chantier sur cette partie de l'autoroute a pris du retard.

Le second volet a été conçu dans le cadre de l'Organisation de la conférence islamique (OCI), qui s'est tenue en 2008 à Dakar. Une agence spécifique a été érigée pour piloter les travaux, ANOCI (Agence nationale pour l'organisation de la conférence islamique), placée également sous tutelle de la présidence de la République. Quasi achevés pour l'ouverture de la conférence, les travaux ont consisté en l'agrandissement de la corniche ouest, la construction d'un prolongement jusqu'aux Almadies (en fait jusqu'à l'aéroport Léopold Sédar Senghor) et l'élargissement de la VDN.

Pour les deux opérations, l'objectif principal a été de fluidifier la circulation en construisant un certain nombre d'ouvrages d'art, tels que des échangeurs aux carrefours majeurs et des passages souterrains. Le résultat est spectaculaire, puisque les usagers des axes réhabilités ou nouvellement construits ont vu diminuer les embouteillages ainsi que leur temps de parcours en direction du centre-ville.

---

1. Nous laissons de côté ici la question relative aux polémiques interminables centrées sur le coût et l'opportunité des investissements dans certaines de ces infrastructures (en particulier l'élargissement et l'embellissement de la corniche ouest à Dakar).

Planche 3. Le tronçon Patte d'Oie/ Pikine de l'autoroute Dakar/Diamnadio



Cliché : A. Choplin 2009.

Cependant, ne disposant pas de chiffres de comptages routiers ni d'études des premiers impacts, les analyses ne peuvent en rester qu'au stade des conjectures. Si ces nouvelles infrastructures permettent à l'ensemble des habitants de la presqu'île du Cap-Vert d'accéder plus rapidement au centre de Dakar, y compris en les empruntant après quelques détours, elles favorisent surtout les quartiers aisés de Fann, Mermoz, Ouakam, Almadies, Yoff, Foire, dont une partie des habitants privilégie le transport individualisé pour se rendre dans le quartier des affaires, à l'aéroport ou vers les stations touristiques de la Petite Côte. Cette métropole dakaroise, ainsi rénovée, présente un visage de ville intégrée aux affaires du monde, connectée, où les quartiers neufs du nord-ouest de l'agglomération, immenses zones pavillonnaires érigées le long des principaux axes, rappellent d'autres *suburbs* africaines, européennes ou américaines (Mabin 2006). En revanche, dans les parties est et nord-est, le long de la baie de Hann, sur l'ancienne route de Rufisque traversant la zone portuaire et industrielle ainsi que des quartiers densément habités (Yarakh, Hann Plage, Hann Montagne, Dalifort), les changements sont peu visibles, les infrastructures ont été peu, sinon aucunement, rénovées ; la congestion des axes y persiste et freine au quotidien la circulation des personnes et des biens [1].

1. En 2001, le bureau d'études Tractebel évaluait le coût des dysfonctionnements du transport à Dakar à 108 milliards de francs CFA. *Cf.* « Dysfonctionnement des transports à Dakar », *Walfadjri*, 27 octobre 2001.

La gare routière des Baux maraîchers : un projet en suspens

Les grands équipements urbains tels que les gares routières occupent une place de plus en plus grande dans les villes africaines. Souvent localisées au centre-ville, elles sont progressivement déplacées en proche banlieue pour être implantées en périphérie. La plupart du temps, il s'agit de trouver un nouvel espace, plus vaste, destiné à accueillir les véhicules en grand nombre et les voyageurs. De plus, en raison de la présence massive de services annexes – restauration, hôtellerie, commerces en tous genres, services administratifs ou de sécurité, qui s'agglomèrent à la fonction transport –, la nécessité d'une délocalisation s'impose.

À Dakar, la localisation des gares urbaines est liée à l'histoire de la ville, chaque axe routier qui se termine au bas du Plateau ayant engendré par le passé la création d'un site géré par les professionnels. À la fin des années 1990, ceux-là ont été regroupés en deux emplacements (Lat-Dior et Petersen), dont la gestion a été concédée à un opérateur privé (Lombard et Bruez 2006). D'autres gares urbaines sont apparues dans les quartiers péricentraux et en banlieue, au fur et à mesure que la ville progressait vers le nord et l'est (Colobane, Grand Yoff, puis *Buntu Pikine* [1] ou Thiaroye Gare), avec des offres à la fois internes à l'agglomération et tournées vers l'extérieur. Quant à la gare routière interurbaine, *Pompiers*, située dans l'extrême sud, elle déborde de son site, totalement inadapté à la demande et à la géographie de la presqu'île.

Depuis la fin des années 1990 (Polyconsult Ingenierie - Oscare Afrique 1999), un nouvel emplacement est à l'étude pour regrouper l'ensemble de l'offre interurbaine et internationale, à proximité de l'entrée de Pikine (*Buntu Pikine*), là où se rejoignent la RN 1 et l'ancienne route de Rufisque. La gare de Baux maraîchers, ainsi érigée à 15 km de *Pompiers*, devrait permettre de polariser les quartiers des Parcelles assainies, de Guediawaye et de Pikine, principales villes et communes de l'est. Le déplacement de ce type de grand équipement, près du barycentre de l'agglomération, entraînera une réorganisation des flux de voyageurs qui se rendent à la gare routière ou qui en viennent.

De ce point de vue, si la décennie Wade a été marquée par le démarrage du chantier, elle s'est cependant terminée par un semi-échec (planche 4), la gare routière n'étant toujours pas effective, en dépit des annonces répétées de sa prochaine inauguration à l'approche de l'élection présidentielle de 2012 [2]. Les enjeux de pouvoir autour de la future gare ont compliqué le déroulement du chantier. Depuis 2010, l'État a soustrait à la mairie de Pikine la gestion à venir de l'exploitation en préparant un appel d'offres, qui a pour fonction de mettre sur les rangs différents opérateurs, parmi lesquels des syndicats de chauffeurs présents à *Pompiers* et surtout des repreneurs impli-

1. Entrée de Pikine (en wolof).
2. « Gare routière de Pikine : le préfet annonce l'ouverture prochaine », *Agence de presse sénégalaise*, 27 septembre 2011.

qués lors des premières privatisations des gares du centre-ville [1]. L'opportunité de restructurer les flux intra-urbains et ainsi de donner corps au Plan directeur d'urbanisme prévu pour 2025 n'est ainsi toujours pas saisie [2].

Planche 4. Le chantier de la nouvelle gare routière des Baux maraîchers



Cliché : J. Lombard 2010.

Ce nouveau site, imaginé sous le régime du président Diouf, mais dont la construction a démarré avec le président Wade, apparaît en phase avec la vision moderniste des pouvoirs qui se succèdent depuis plus de vingt ans et souhaitent ériger Dakar au rang de métropole continentale de référence, avec quelques équipements phares présentant une vitrine séduisante pour les investisseurs internationaux. Le projet pourrait cependant conforter le processus de ségrégation de l'espace urbain et renforcer la différenciation entre zones d'habitat, zones d'activités, axes routiers. Certes, les encombrements autour des gares routières du Plateau allant croissant, l'État se doit d'organiser un peu mieux l'espace de transport, en déplaçant des sites actuels, en en regroupant d'autres, en ouvrant Baux maraîchers. Mais fermer des gares au centre pour les rouvrir un peu plus loin, hors du centre, revient à éloigner les flux de banlieusards et donc, à terme, à limiter (sauf pour y travailler) l'accès au Plateau (Lombard et Ninot 2012 : illustration 12) [3].

1. « Convoitise autour de la gestion de la gare routière des Baux Maraîchers de Pikine : Cheikh Ndiaye Teranga ne veut pas que la gestion soit confiée aux chauffeurs », *Le Populaire*, 19 janvier 2011.
2. En 2001, ce plan directeur souhaitait favoriser « […] la création d'une structure équilibrée qui intègre les trois pôles de développement de la région que sont Pikine, Dakar et Rufisque, en affirmant la vocation décentralisée dévolue à Pikine » [Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire 2001 : 4].
3. Lors d'un entretien en 2002 entre J. Lombard et le maire de la Commune du Plateau, ce dernier a mis en avant la sécurité publique comme réponse aux arguments présentant sa

Le "serpent de mer" du renouvellement des minibus urbains

Si les infrastructures constituent un élément fondamental du développement urbain contemporain, l'offre, les tracés et les dessertes, les modes, le design même des véhicules, sont autant de facteurs mis en avant par les autorités locales dans leur projet de refonte des systèmes de transport, au service du « renouvellement urbain » (Hervé, Chanut et *al*. 2007) et des « ambitions métropolitaines » (Musil, Ninot et *al*., à paraître).

À Dakar, le renouvellement du parc de minibus de transport collectif, relevant du secteur privé, participe de cet engouement pour les réformes emblématiques qui donnent un nouveau visage aux métropoles. Déjà, en 1976 (Diouf 2002), les premiers « cars rapides » avaient été renouvelés mais confinés sur quelques axes et dessertes, pour ne pas nuire à la société publique de transport urbain [1]. Il s'agissait là de tenter de regrouper les acteurs autour de quelques-uns d'entre eux, tout en limitant leur pouvoir de nuisance. En 1992, prenant acte de l'omniprésence de l'offre privée, la Banque mondiale a choisi Dakar comme ville pilote sur le continent pour les réformes dans le secteur du transport urbain. Cet accord s'est concrétisé par la relance d'un projet de transformation complète de l'offre par "cars rapides", y compris le changement des véhicules, accompagné d'un processus de professionnalisation des acteurs, propriétaires et chauffeurs en particulier (Kumar et Diou 2010).

Ce second projet de renouvellement a constitué un long "serpent de mer" depuis plus de 15 ans. Effectivement concrétisé sous la présidence d'Abdoulaye Wade, il a été en fait négocié sous celle d'Abdou Diouf et finalisé en 2000, « entre les deux tours de l'élection présidentielle » (Loum, *op. cit*. : 111), dans le cadre du Programme d'amélioration de la mobilité urbaine (PAMU). Dès 1999, des réunions rassemblant les pouvoirs publics, les transporteurs et le CETUD nouvellement créé ont été organisées. Mais ce n'est qu'en 2002 que la Banque mondiale a débloqué une enveloppe pour la

---

vision du transport comme ségrégative. Question : « Déplacer les gares du centre-ville vers Pompiers comme c'est prévu, c'est sélectionner la clientèle qui n'aura plus accès au centre, c'est créer trois ou quatre villes juxtaposées ? ». Réponse : « Je n'y avais pas pensé, vous avez parfaitement raison. Finalement on permet aux super privilégiés d'accéder au centre facilement ; pour les autres c'est un problème. Il y a un choix à faire, si on veut une ville propre, nickel, sécurisée… Au Plateau, en tous cas, on n'est plus en sécurité : les marchés flambent tout le temps, il y a le port aussi. Dans l'immédiat, je choisis la sécurité. Ce n'est pas tous les jours que les problèmes arrivent, mais il suffit d'une fois. Il faut aussi nettoyer dans la tête des gens. Dans ce pays, on a une certaine culture, une certaine façon d'être qui n'est pas toujours adaptée à la ville, à l'environnement urbain. La ville, c'est récent chez nous, les gens ne sont pas encore habitués à vivre en ville, avec une organisation. Il faut qu'on ait des priorités. La sécurité est au dessus de tout ».

1. Malgré l'obtention en 2004 de 400 autobus neufs et la promesse en 2011 de l'arrivée de 235 autres véhicules de construction chinoise, *Dakar Dem Dikk* a cependant les plus grandes difficultés à reconquérir une partie du marché dont elle disposait encore jusque dans les années 1980 (66 % des transports collectifs dakarois : *cf*. Godard 2002).

rénovation du parc automobile [1], tout en poussant les professionnels à mieux s'organiser. Les négociations entre transporteurs, bailleurs de fonds et État ont buté sur la question de l'apport personnel [2], les premiers rappelant qu'un tel investissement, sans rénovation des routes, ne ferait que limiter la durée de vie des nouveaux véhicules. Après plusieurs mois de discussions, la part des transporteurs a été ramenée à 15 % (au lieu des 25 % demandés au départ) [3]. Moyennant la remise des vieux véhicules contre le versement d'une prime à la casse d'un million de francs CFA, le financement s'organise sous forme de crédit-bail, avec remboursement mensuel du prêt à l'AFTU (Association de financement des transports urbains). Cette association réunit des regroupements d'opérateurs auxquels elle loue les véhicules jusqu'à extinction du crédit. Ceux-là se voient concédés par le CETUD une ou plusieurs lignes, moyennant le respect des tarifs, la mise en place d'une billetterie et la formation des personnels. L'acquisition des nouveaux véhicules s'est appuyée sur un projet de mise sur pied, à Thiès, d'une usine de montage, en partenariat avec le constructeur indien Tata : entre 2005 et 2009, 550 minibus ont été livrés [4]. Depuis 2010 et le remplacement de Tata par la société chinoise King Long, 400 autres minibus ont été fournis (Guissé 2011).

Cette réforme emblématique a cependant rencontré moult résistances chez les professionnels. L'implication directe de la Banque mondiale, rendant le remboursement des prêts plus strict que lors des précédentes opérations, a fait hésiter certains transporteurs. D'autres n'ont pas été satisfaits par les marques sélectionnées. L'hostilité, à la création de l'AFTU, du Syndicat national des travailleurs du transport routier du Sénégal (SNTTRS) a aussi poussé des chauffeurs-propriétaires à ne pas participer au projet. Plus radicalement, la contestation s'est portée sur le choix des bénéficiaires de véhicules, notamment lors de la première livraison en 2005 [5]. Des passe-droits, des faveurs, ont été accordés à des transporteurs proches du pouvoir ou de certains hauts fonctionnaires [6]. Les premiers bénéficiaires du renouvellement, souvent des opérateurs ayant des parcs importants, contrôlent l'AFTU et les différents regroupements qui la composent. Ce sont eux qui en fixent les rè-

1. « Renouvellement du parc des cars rapides : un crédit de 11 milliards de FCFA de la Banque mondiale », *L'Info*, 11 mars 2002.
2. « Renouvellement des cars rapides : le volte-face des transporteurs », *Le Soleil*, 19/20 janvier 2002.
3. « Renouvellement des cars rapides : l'État et les transporteurs d'accord sur un apport personnel de 15 % », *Le Soleil*, 11 mars 2002.
4. « Nouveaux minibus : un début bien apprécié par les usagers et les chauffeurs », *L'Info*, 6 décembre 2005.
5. « Les nouveaux minibus en service dès lundi », *L'Info*, 25 novembre 2005. Décrivant la visite du gouverneur de région dans les gares de Petersen et de Lat Dior, les journaux sénégalais ont parlé d'une agitation consécutive à l'exclusion de transporteurs affiliés à la puissante centrale syndicale (CNTS), auparavant liée au Parti socialiste.
6. Déjà, en 1976, lors du précédent renouvellement, alors que l'État souhaitait moderniser le parc dakarois, le pouvoir de l'époque, représenté par le ministre des Transports, a été soupçonné d'avoir distribué des véhicules à des « amis ».

gles de fonctionnement et qui attribuent les nouveaux véhicules. Ils se placent sur les lignes les plus rentables, le CETUD parlant de « concession stratégique » à leur endroit pour s'assurer de la réussite du projet. En outre, comme cela est constaté depuis plus de 15 ans (Lombard et Ninot 2002), des personnes extérieures au monde du transport (professions libérales, fonctionnaires, etc.) et n'ayant aucune expérience et parfois aucune capacité financière ont bénéficié du renouvellement. Enfin, des rivalités à la fois personnelles, syndicales et partisanes sont venues parasiter la réforme. Reprenant des pratiques inaugurées sous l'ère du Parti socialiste (Lombard 2011), le pouvoir en place a instrumentalisé les divisions syndicales entre chauffeurs et soutenu la création de la branche Transport de la CNTS-FC (Force du changement), structure concurrente de la CNTS. Plus proche du régime d'Abdoulaye Wade, cette dernière s'est érigée en syndicat du changement, le représentant de sa branche Transport et son entourage, impliqués dans la promotion du renouvellement, en devenant les premiers bénéficiaires. Ce favoritisme, conjugué au succès des nouveaux véhicules, beaucoup plus rentables que les anciens, en partie à cause des faveurs accordées aux propriétaires lors des contrôles routiers, a provoqué l'exclusion d'un nombre croissant de prétendants au renouvellement.

À partir de 2010 et la livraison des bus King Long, les partisans de la CNTS ont fini par bénéficier de la réforme et ont réussi à prendre pied dans certains groupements de propriétaires. En dépit de ces avancées, en janvier 2012, à quelques semaines du premier tour des élections présidentielles, la contestation est repartie. Le SNTTRS a lancé un mot d'ordre de grève, l'arrêt de service a duré quatre jours d'affilée, puis une journée supplémentaire à la fin du mois. Les négociations ont alors porté sur la cherté de l'essence, les "tracasseries" policières et les problèmes d'assurance rencontrés par les chauffeurs. La plateforme de revendications a aussi évoqué la « ségrégation constatée au niveau de l'attribution des minibus Tata ». Après les regroupements de la capitale, ce sont désormais ceux des régions qui souhaitent accéder aux nouveaux véhicules.

3. La mainmise du pouvoir sur le transport : jusqu'aux dérives de l'ère Wade

La libéralisation du transport, entamée dans les années 1990, a favorisé le développement de l'offre proposée par une multitude de nouveaux opérateurs. Tout en donnant la possibilité à des néo-entrepreneurs de démarrer une activité génératrice de revenus, cet appui à une offre alternative qui vient pallier les déficiences ou l'absence de transport public a permis de satisfaire les demandes de la population et de favoriser la création d'emplois. À l'heure de la décentralisation, cela s'est accompagné du développement de la gestion locale du transport, tant dans les villes secondaires et les quartiers urbains de l'agglomération dakaroise qu'en milieu rural, avec pour principa-

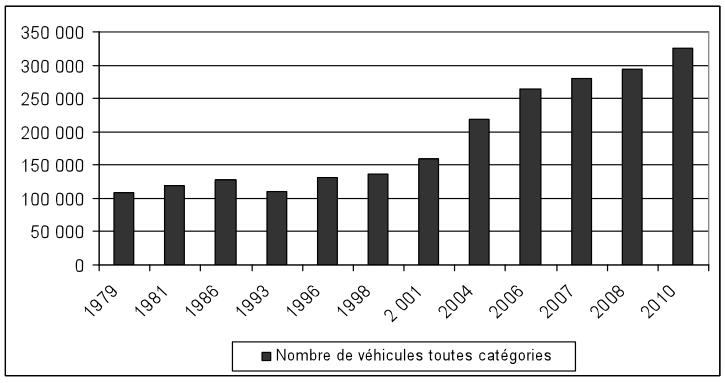
le conséquence la délégation du service public au secteur privé pour la gestion des lieux de transport et de l'offre.

Le surcroît de liberté accordée aux investisseurs, aux professionnels comme aux novices, aux initiatives populaires comme aux sociétés publiques, a cependant renforcé la compétition entre opérateurs, accentué la concurrence à outrance et favorisé le sentiment d'irresponsabilité chez une partie des acteurs, jusqu'à provoquer une série de catastrophes qui ont sérieusement entaché la probité d'un régime obnubilé par la satisfaction des intérêts de ses électeurs et ceux de ses mandants et affidés.

Une offre de transport adaptée à une demande multiple et dispersée

La libéralisation du transport a démultiplié les possibilités pour chaque Sénégalais de s'imaginer transporteur. Les conditions d'accès à l'activité se sont assouplies durant les années 1990, jusqu'à permettre à de simples propriétaires de véhicules, qui n'ont pas d'autorisation officielle ou d'assurance, de proposer dans leur quartier ou village une offre de transport. Le doublement entre 2001 et 2010 du nombre de véhicules toutes catégories confondues (de près de 160 000 à plus de 350 000 unités : diagramme 6), soutenu par la croissance des importations de matériels de transport, a permis cette évolution qui s'explique aussi par la demande en transports des Sénégalais. L'extension spatiale de l'agglomération dakaroise, le développement extraordinaire de la ville de Touba et de celles de Thiès, Diourbel ou Saint-Louis, renchérissent les besoins en transport urbain, en particulier dans les quartiers éloignés des principaux centres d'activités, et interurbain (offre par taxis-brousse et par autocars).

Diagramme 6. Évolution du nombre de véhicules de transport routier toutes catégories entre 1979 et 2010



Source : ANSD, DTT.

Dans le monde rural, l'évolution du transport est manifeste depuis 2000. Pressentis dès les années 1980 [1], les changements ont été remarquables dans les bourgs-marchés et les petites villes, devenus des lieux médiateurs avec le monde et des « […] échelons intermédiaires d'urbanisation » (Pourtier 1993 : 96). Peuplés de 5 à 10 000 habitants, chefs-lieux de communauté rurale, parfois sous-préfectures, ces centres ruraux en passe de devenir semi-urbains concentrent les services administratifs de base : écoles et collèges publics et privés, centres de santé, antennes d'organisations non gouvernementales (ONG), lieux de culte, marché hebdomadaire important [2]. Ils sont aussi de mieux en mieux desservis par les réseaux de téléphone et d'électricité.

Le dynamisme des bourgs a favorisé le développement des relations entre villes et campagnes, avec pour principale conséquence la démultiplication de l'offre de transport qui ne se résume plus aux allers-retours hebdomadaires, ni à l'attente du véhicule arrivant de la ville proche. S'est mise en place une organisation originale des circulations de personnes et de biens, fondée sur la régularité des transports dispensée par les "cars horaires", partant à heure fixe vers la grande ville proche ou vers Dakar (avec possibilité de retour dans la journée pour les distances les plus courtes). Dans le bassin arachidier, dans la vallée du fleuve Sénégal, en Casamance, au Sénégal-oriental, ce système s'est généralisé avec l'arrivée de néo-transporteurs qui intègrent le métier sur le tard, à la faveur d'un changement de statut (salarié puis retraité), d'un élargissement de leurs activités (commerce puis transport), d'un retour de migration, d'une gestion à distance de la famille restée au village (envoi d'un véhicule).

Le renouvellement du système de transports reliant villes et campagnes ne doit pas occulter ce que Ninot indiquait en 2005, à savoir un repli partiel des campagnes sénégalaises sur l'espace local (Ninot 2005). C'est la persistance de la pauvreté en campagnes, déjà souligné en 2002 (Touré 2002) et rappelé en 2007 (ASPRODEB et IPAR 2007), qui oblige les populations à un surcroît de déplacements, en quête d'activités secondaires génératrices de revenus supplémentaires. Le diagnostic établi en 2009 sur l'état du transport rural (Lo 2009) ne laisse aucun doute sur le dépérissement de contrées entières, qui s'est accentué depuis 2000 en raison du manque d'infrastructures routières de qualité (en particulier du fait des pluies et des inondations) et d'insuffisantes disponibilités en moyens de transport, qui empêchent les producteurs de commercialiser d'importantes quantités de produits agricoles.

---

1. En son temps, le président Abdou Diouf parlait déjà de « [...] petits centres de production, disséminés à travers le territoire, provoquant le besoin de communications sous toutes ses formes pour les échanges notamment par les routes et pistes de production ». *Cf. Le Soleil*, 11 janvier 1988.
2. Ly (2007) souligne combien ces bourgades, parfois anciennes escales ferroviaires ou fluviales de l'époque coloniale, reprennent vie en raison, notamment, des investissements réalisés par les émigrés, mais aussi de l'intense circulation automobile et des opportunités économiques que les foires hebdomadaires occasionnent.

La gestion du transport local : entre collectivités territoriales et pouvoir central

Dans les villes de l'intérieur, la mainmise de l'État sur le transport reste importante, en dépit des revendications croissantes des acteurs locaux, en particulier des regroupements de chauffeurs [1]. Ces structures associatives continuent de jouer un rôle majeur dans la délivrance du service public de transport. En tant que principaux gestionnaires des gares routières, elles contribuent à organiser le déplacement des passagers et des marchandises jusque dans les bourgades les plus éloignées des centres régionaux. Cette institutionnalisation croissante se traduit par la professionnalisation du personnel ainsi que par une coordination plus importante de leur action avec l'administration.

Les regroupements gardent en effet un lien important avec les représentants de l'État (gouvernance, préfecture, division régionale des transports, douanes, gendarmerie, police, tribunaux). Cette proximité, pour ne pas dire cette dépendance, permet à leurs membres d'entretenir avec certains services des relations solides et d'obtenir leur concours pour des actions ponctuelles (règlement des infractions routières). Le pouvoir des autorités administratives déconcentrées dans la gestion du secteur est d'autant plus important qu'elles peuvent être impliquées dans les processus de désignation des responsables de regroupements, comme cela a pu être constaté à Kaolack, en 2009, lors de la nomination du vice-président de la grande gare routière.

Les institutions locales de gestion du transport ne sont pas déconnectées des rapports de force politiques nationaux. La coordination entre les structures régionales est de longue date assurée au niveau national par la branche Transport de la CNTS. Le syndicat intervient dans l'organisation des processus de désignation des présidents de bureaux locaux. Il assure la représentation des regroupements lors des négociations avec le ministère des Transports. Si la majorité des regroupements de chauffeurs est historiquement affiliée à la CNTS, depuis 2000, les oppositions aux équipes en place, se revendiquant d'une affiliation à la CNTS-FC, se sont multipliées, en particulier lors des élections des présidents de gares routières (Cissokho 2012).

Libéralisation et dérives

La démultiplication de l'offre aboutit à une compétition acharnée entre opérateurs (chauffeurs, apprentis, rabatteurs), parfois même entre clients (pour monter à bord des minibus ou des autobus). L'irrespect du code de la route, les différents "arrangements" qui en découlent (Bako-Arifari 2007)

1. Une partie des données présentées dans cette section a été recueillie lors d'une recherche effectuée dans le cadre de l'axe *Local Governance and Leadership* du programme APP (Africa Power and Politics), financé par le ministère britannique du Développement international (DFID) et par *Irish Aid*.

ainsi que le recours aux arrêts intempestifs et aux changements d'itinéraires [1] ont conduit à l'aggravation de l'insécurité routière [2]. La tolérance accordée aux vieux autocars importés d'Europe ou remis à flot après moult réparations engendre avec régularité nombre d'accrochages, quand il ne s'agit pas d'accidents graves, avec à la clé des chapelets de morts qui se comptent par dizaines. Malgré la loi limitant depuis 2003 l'âge des véhicules de transport et des camions importés, les passe-droits se multiplient, entretenant la présence sur les routes de véhicules dégradés, dont certains roulent à vitesse excessive, au mépris de toutes les règles de sécurité.

Les dérives caractérisent les espaces de stationnement des véhicules. La croissance de l'offre privée s'accompagne de la présence, dans les quartiers centraux et les banlieues de toutes les villes du Sénégal, de gares routières informelles, d'où partent et où arrivent, en concurrence directe avec l'offre proposée dans les gares publiques, des autocars et minicars. Apparue dans les années 1990, cette offre s'est vue renforcée durant la décennie 2000 par le processus de décentralisation et la volonté des collectivités locales de prélever des taxes pour alimenter leur budget (Lombard 2008). Elle s'est aussi accrue avec l'apparition, dans différents quartiers de Dakar, des parkings de la compagnie Alahzar (sous tutelle du frère de l'ancien Khalife général des Mourides), qui revendique la liberté d'offrir un service autonome de transport par autocar, c'est-à-dire indépendant des contingences rencontrées dans les gares routières publiques. L'exemple a été largement suivi par de multiples collectifs de propriétaires et chauffeurs qui, selon un accord plus ou moins formalisé avec les autorités, investissent les rues, par exemple le parking du stade de l'Amitié à Dakar, où sont rassemblés les autocars destinés au Mali. Parfois, c'est le trottoir situé devant le domicile du propriétaire d'un véhicule qui est transformé en espace de stationnement et d'attente. Si l'on peut considérer le rapprochement géographique entre l'offre et la demande comme bénéfique pour les populations, souvent isolées et éloignées des gares routières, l'éparpillement de ces dernières dans les quartiers, sur les trottoirs, à même la chaussée, engendrent à la fois désordres, insécurité et récri-

1. Malgré la réforme du parc de minibus à Dakar et la satisfaction de certains usagers de pouvoir disposer de lignes dans des lieux de l'agglomération et sur des itinéraires où il n'y avait auparavant aucune offre, le transport collectif urbain reste soumis au bon vouloir des chauffeurs, habitués à sectionner les trajets pour faire payer plusieurs fois l'usager ou à débarquer avant le terminus la clientèle, alors obligée de réembarquer dans un autre véhicule (et souvent de repayer). La résurgence dans les cars du réseau AFTU des anciennes pratiques, attribuées aux « cars rapides » et « *Ndiaga Ndiaye* », relativise quelque peu le succès de la réforme.
2. En 2002, le nombre de décès et de blessés graves dus à des accidents de la route a atteint respectivement 631 et 3 015 personnes (Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres, des Télécommunications et des TICs 2007). Cependant, en raison d'une intense sensibilisation des chauffeurs et des usagers à la sécurité routière, la sécurité sur les routes s'est améliorée, le nombre de décès et de blessés graves passant en 2008 à 237 et 1 506 cas (Ministère de l'Économie et des Finances 2010).

minations de la part des professionnels implantés dans les gares routières publiques [1].

La dégradation des services offerts est poussée à son comble dans le cas de processus d'accaparement de la rente de transport par certains opérateurs couverts par un contrat passé avec l'autorité publique. Ainsi, le désinvestissement dans la ligne ferroviaire Dakar - Bamako, dont la reprise de l'exploitation par un opérateur privé ne s'est pas traduite par une réelle amélioration de l'infrastructure, a pour conséquence le déraillement régulier des convois, qui provoque parfois la mort de passagers ou d'employés [2]. Plus dramatique a été le naufrage en 2002 du navire *Le Joola*, au large de la Gambie, qui a causé la disparition de près de 2 000 personnes (Lombard 2003) et un trouble profond, toujours vivace, parmi les familles endeuillées (Becker 2012). Alors que la gestion immédiate de l'après-accident a laissé à désirer, les rapports d'enquête demandés par le pouvoir de l'époque, puis par la justice en France, ont fait la lumière sur l'enchaînement des faits ayant conduit à la catastrophe : ils ne laissent planer aucun doute sur les responsabilités de l'exploitant, en l'occurrence le ministère des Forces armées à qui était confiée, depuis 1995, la gestion du *Joola*. Il reste aujourd'hui à mesurer, au sein de la société sénégalaise et de l'appareil politique dakarois, le degré de prise de conscience réelle des raisons de la catastrophe. Il n'est pas sûr que tous les enseignements aient été retirés du drame, que le lien entre incompétence, manque de rigueur, indiscipline dans les transports, ait été établi, cela en partie dû au fait que la catastrophe a d'abord touché une région éloignée [3], la Casamance, dont la relation avec le reste du pays est plus que compliquée.

La politique de libéralisation a élargi le fossé entre espaces urbains, engendrant une différenciation, voire une opposition, entre territoires perdants et gagnants. Si elle a permis à nombre de personnes de s'installer dans le secteur et de profiter de la demande croissante en déplacements des Sénégalais en général et des Dakarois en particulier, elle n'a pas toujours contribué à améliorer la desserte générale du pays et de la presqu'île du Cap-Vert. La population pauvre des banlieues doit subir les imperfections du système. Pour accéder aux déplacements motorisés et donc rapides, les plus vulnérables, les personnes âgées, les femmes et les jeunes enfants, dépendent des choix opérés chaque jour par les chauffeurs en quête d'une plus grande rentabilité. Dans le transport interurbain, avec la croissance du parc de véhicules de transport, la situation s'est transformée, mais nombre de campagnes restent isolées, sans routes ou pistes praticables, sans véhicules motorisés, avec pour seule possibilité le recours à la charrette, voire à la marche à pied, pour écouler la production ou accéder aux marchés.

1. « Affrontements entre transporteurs et policiers : le pire évité de justesse », *senenews.com*, 27 septembre 2011.
2. « Déraillement du train express Bamako - Dakar. La RTA-S pointe de l'index le gouvernement », *www.allafrica.com*, 27 mai 2009.
3. Même si, depuis 2007, un navire neuf propose deux allers-retours par semaine.

Conclusion

Durant douze années, l'application du principe de l'initiative privée, de la concurrence, du libéralisme a primé sur toute autre considération, faisant du secteur du transport ce que le président Wade souhaitait qu'il devienne, à savoir une vitrine pour le Sénégal et un florissant secteur d'investissement pour les opérateurs. L'ouverture aux partenaires arabo-musulmans et asiatiques a aussi confirmé l'élargissement de l'éventail des investisseurs, les pays d'Afrique du Nord, du Golfe persique ou du monde chinois devenant des acteurs aussi indispensables sur la scène sénégalaise que la France, l'Union européenne ou l'Amérique du Nord.

L'incroyable décennie pour les transports sénégalais que fut la période allant de 2000 à 2012 a trouvé son point d'orgue dans la nomination, en 2009, du fils d'Abdoulaye Wade comme ministre de la Coopération internationale, de l'Aménagement du territoire, des Transports aériens et des Infrastructures. Accédant à ce poste très convoité, Karim Wade s'est vu attribuer la responsabilité de secteurs d'investissements parmi les plus stratégiques. S'y est ajoutée une pratique intéressée de l'ingérence politique, au profit de proches du pouvoir, provoquant maintes polémiques sur le bilan du président Abdoulaye Wade au cours des deux mandats. Reconnaissant les avancées dans le domaine des infrastructures ou de l'éducation, nombre de chroniqueurs ont aussi rappelé les dérives multiples que le régime a engendrées, sinon encouragées, quand il ne les a pas couvertes [1].

Pour qu'elle s'accompagne d'effets durables dans la société, une politique des transports demande du temps, de la persévérance, de la régulation, de l'équité, sinon de l'égalité. Il faudra sans doute encore quelques années pour mesurer l'apport réel de la présidence d'Abdoulaye Wade au développement des transports sénégalais. La réalisation de l'autoroute à péage, l'achèvement de l'aéroport Blaise Diagne, tout autant que la résolution des problèmes de déplacements dans les campagnes et les banlieues urbaines du pays, seront là pour indiquer le succès éventuel des investissements déployés entre 2000 et 2012.

La force du processus de mondialisation est de donner l'impression de multiplier les possibles pour la population, pour chaque catégorie sociale, pour chaque individu. Le système libéral d'aujourd'hui, omniprésent au Sénégal, omnipotent, promet un avenir meilleur aux personnes mobiles et consommatrices, désireuses de se plonger sans état d'âme dans « […] la différence, l'éphémère, le spectacle, la mode et la marchandisation des formes culturelles » (Harvey 1989 : 156). Il oublie cependant les petites gens, les personnes appauvries, démunies, dominées, fonctionnant peut-être en tant

1. *Cf.* http://blogs.mediapart.fr/blog/jean-francois-bayart/090711/reponse-ouverte-monsieur-karim-wade.

que sujets sociaux actifs (Fall 2008 : 219), mais, surtout, obligées de se débrouiller comme elles le peuvent, avec les affres du transport, négociant, rusant, détournant, inventant.

Bibliographie

APIX, 2006, *Plan d'action de réinstallation l'autoroute à péage Dakar - Diamniadio. Tronçon 2 Patte d'Oie-Pikine*, Dakar.

ASPRODEB, IPAR, 2007, *Dimensions structurelles de la libéralisation pour l'agriculture et le développent rural. Programme RuralStruc* - Phase I, Dakar.

Bako-Arifari N., 2007, «"Ce n'est pas les papiers qu'on mange !" La corruption dans les transports, la douane et les corps de contrôle », *in* J.-P. Olivier de Sardan et G. Blundo (éds.), *État et corruption en Afrique. Une anthropologie comparative des relations entre fonctionnaires et usagers (Bénin, Niger, Sénégal)*, Paris, Apad/Karthala : 179-225.

Banque mondiale, 2011, *Développer les outils des institutions de l'État pour une gestion plus efficiente de la dépense publique au Sénégal*, New York [rapport n° 59695-SN].

Becker C., 2012, *Le Joola dix ans après. Chants pour les morts et les survivants*, Paris, Karthala.

Boone C., Diop M.-C., Thioub I., 1997, « La libéralisation de l'économie et les luttes d'intérêts au Sénégal », *Sociétés africaines et diaspora, 5* : 5-43.

CEDEAO, 2005, *Atlas régional des transports et des télécommunications dans la CEDEAO*, Issy-les-Moulineaux, Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest.

Choplin A., Lombard J., 2009, « La Mauritanie offshore. Extraversion économique, État et sphères dirigeantes », *Politique africaine, 114* : 85-102.

Cissokho S., 2012, « Réformer en situation de "décharge" : les transports publics à Dakar durant les mandats d'Abdoulaye Wade », *Politique africaine, 126* : 163-184.

Coulibaly A.L., 2009, *Contes et mécomptes de l'Anoci*, Dakar, Éditions Sentinelles.

Diallo M.L., 2004, *Le Sénégal, un lion économique ? Essai sur la compétitivité d'un pays du Sahel*, Paris - Dakar, Karthala - CREPOS.

Diop M.-C. (éd.), 2002, *Le Sénégal à l'heure de l'information*, Paris, Karthala.

Diouf I., 2002, « C comme Car rapide ou les tentatives d'intégration du transport artisanal », *in* X. Godard (éd.), *Les transports et la ville au sud du Sahara*, Paris, Karthala-INRETS : 43-56.

Fall A.S., 2008, *Bricoler pour survivre. Perceptions de la pauvreté dans l'agglomération urbaine de Dakar*, Paris, Karthala.

Godard X., 2002, « Les transports de Dakar : vers une intégration lente », *in* M.-C. Diop (éd.), *La société sénégalaise entre le local et le global*, Paris, Karthala : 657-685.

Goldblum C., 2001, « Transports "informels" et adaptations à la métropolisation en Asie du Sud-Est », *L'Information géographique, 1* : 18-32.

Guissé B., 2011, *Problématique du financement et de la gestion des infrastructures et services de transport dans l'espace CEDEAO*, Dakar, Ministère des Transports terrestres, des Transports ferroviaires et de l'Aménagement du Territoire [Communication à la FIDAK].

Harvey D., 1989, *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, London, Basil Blackwell.

Hervé F., Chanut A., Daunas J., Guillaume J., 2007, *Bilbao ou le renouvellement urbain par les transports*, Paris, IUP/ENPC [Cours d'Organisation et management des transports urbains].

Kumar A., Diou C., 2010, *Renouvellement du parc d'autobus à Dakar*, Washington, Banque mondiale [Document d'analyse SSATP n°11, série Transport urbain].

Lo M., 2009, *Diagnostic du transport rural*, Dakar, Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et des Transports aériens [Cellule de coordination].

Lombard J., 2003, « Des dérives du système des transports sénégalais à la catastrophe du Joola », *Afrique contemporaine, 207* : 165-184

Lombard J, 2008, « Où sont les gares ? Professionnels contre usagers dans l'espace politique du transport à Dakar », *in* S. Bredeloup, B. Bertoncello, J. Lombard (éds.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?*, Paris, L'Harmattan : 255-279.

Lombard J., 2011, *Transports d'ici, transports d'ailleurs. Du Sénégal à l'Afrique de l'Ouest*, Université du Havre, Dossier d'habilitation à diriger des recherches, vol. 3.

Lombard J., Bruez F., 2008, « La SAGES à Dakar. Un opérateur privé pour une gestion trouble des gares routières », *in* S. Bredeloup, B. Bertoncello, J. Lombard (éds.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?*, Paris, L'Harmattan : 63-79.

Lombard J., Ninot O., 2002, « Impasses et défis dans le transport routier », *in* M.-C. Diop (éd.), *La société sénégalaise entre le local et le global*, Paris, Karthala : 109-162.

Lombard J, Zouhoula Bi M.R., 2008, « Minibus et taxis à Abidjan et Dakar : 50 ans de lutte pour la reconnaissance du secteur privé », *in* S. Bredeloup, B. Bertoncello, J. Lombard (éds.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?,* Paris, L'Harmattan : 43-62.

Loum M. L., 2001, *Le Sénégal au 1er avril 2000*, Dakar, Imprimerie Excaf Éditions.

Ly M., 2007, *Les enjeux du transport rural dans le développement de la région de Fatick*, Université Cheikh Anta Diop, Faculté des Lettres et Sciences humaines, Département de géographie [Thèse de troisième cycle].

Mabin A., 2006, « La suburbanisation en Afrique du Sud : entre héritage et innovation », *in* J. Lombard, E. Mesclier, S. Velut (éd.), *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*, Paris, IRD/ENS : 273-285.

Malabard J., 1953, « Dakar », *Géographia, 20*, mai : 18-22.

Mbodji M., 2002, « Le Sénégal entre ruptures et mutations. Citoyennetés en construction », *in* M.-C. Diop (éd.), *Le Sénégal contemporain*, Paris, Karthala : 575-600.

Ministère de l'Économie et des Finances, 2010, *Situation économique et sociale du Sénégal*, Édition 2009, Dakar, ANSD.

Ministère de l'Économie et des Finances, 2011, *Rapport national sur la compétitivité du Sénégal*, Dakar.

Ministère de l'Équipement et des Transports, 1994, *Mémento des transports terrestres du Sénégal*, Dakar, Direction des Transports terrestres.

Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres, des Télécommunications et des TICs, 2007, *Mémento des transports terrestres du Sénégal*, Dakar, Direction des Transports terrestres.

Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, 2001, *Plan directeur d'urbanisme de la région Dakar horizon 2025 : bilan du PDU de Dakar 2001*, Dakar, Rapport provisoire.

Musil C., Ninot O., Baffi S., Drevelle M., à paraître, « Évolutions des systèmes de transport urbain en périphérie du Cap et de Hanoi : entre pragmatisme et ambitions métropolitaines », *in* Actes du colloque PERISUD, Paris, 27-29 février 2012.

Ninot O., 2005, « Pour une lecture critique des circulations entre villes et campagnes dans les pays du sud : l'exemple du Sénégal », *in* S. Arlaud, Y. Jean, D. Royoux, *Rural - urbain. Nouveaux liens, nouvelles frontières*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes : 455-466.

Polyconsult Ingenierie - Oscare Afrique, 1999, *Étude de restructuration des gares routières dans l'agglomération de Dakar. Déplacement en périphérie des fonctions interurbaines des gares routières de Pompiers et de Colobane*, Dakar, CETUD.

Porgès L., 2002, « Le NEPAD : présentation et résumé du texte de référence », *Afrique contemporaine, 204* : 52-76.

Pourtier R., 1993, « Petites villes et villes moyennes : développement local et encadrement étatique », *Afrique contemporaine, 168* : 82-97.

Prelorenzo C., Rouillard D. (éd.), 2009, *La métropole des infrastructures*, Paris, Picard.

République du Mali, Union européenne, 2012, *Étude des impacts de la lutte contre la surcharge sur le secteur des transports terrestres maliens*, Bruxelles, SAFEGE/SITRASS, [Rapport final].

Siegfried A., 1942, « Les routes maritimes mondiales », *Les Études rhodaniennes, 17*, 1-2 : 5-20.

Steck B., 2003, « L'Afrique de l'Ouest confrontée à l'impératif de la circulation », *in* M. Lesourd (éd.), *L'Afrique. Vulnérabilités et défis*, Nantes, Éditions du Temps : 219-240.

Tall S.M., 2009, *Investir dans la ville africaine. Les émigrés et l'habitat à Dakar*, Dakar et Paris, CREPOS et Karthala.

Touré E.H.S.N., 2002, « Tendances et perspectives de l'agriculture », *in* M.-C. Diop (éd.), *La société sénégalaise entre le local et le global*, Paris, Karthala : 189-225.

Wade K., 2011, *Coopération internationale et financements*, Dakar, Séminaire gouvernemental.