

TRANSPORT ET TERRITOIRES : LES « COXEURS » DE DAKAR, DU BÉNÉVOLAT À LA PRESTATION DE SERVICE

Serigne Mbacke SECK

Résumé

Identifiés comme des acteurs marginaux du transport avant 1960, les « coxeurs » du Sénégal (Afrique de l'Ouest) sont passés du statut de bénévoles à celui de prestataires de service aujourd'hui. Sous-tendue par une logique d'appropriation, leurs stratégies d'action s'appuient sur l'accompagnement, la substitution aux acteurs professionnels et le contrôle de la gestion des sites de transport informels qui essaient la quasi-totalité de l'espace urbain de Dakar. Ils sont révélateurs des mutations sociospatiales et des processus de territorialisation de l'espace urbain qui traduisent la capacité des acteurs à s'adapter pour faire face à la précarité de la vie dans les pays du tiers monde notamment.

Mots-clés

Acteur, transport informel, espace urbain, territoire

Abstract

Identified as a group on the fringes of public transport before 1960, « coxeurs » of Senegal (West Africa) have shifted from working voluntarily to supplying paid services. Their strategy is based on help, control and management of non governmental transport sites which swarm the whole Dakar area. Their main goal is to make the management of transport sites their own. Their actions and attitudes, reveal how urban area have spatially and socially changed and how they create areas as special places in town in order to earn their life in hard contexts such as those of third world countries.

Keywords

Actors, non governmental transport, urban area, territory

INTRODUCTION

Tout voyageur qui débarque à Dakar est frappé par la diversité des modes de transports et par les acteurs qui s'adonnent à cette activité. Parmi ces derniers, les « coxeurs » considérés à tort et/ou à raison, comme « des parasites » et des profiteurs de l'activité transport. Les « coxeurs » sont des acteurs du transport qui officient dans les gares routières et au niveau des arrêts où ils monnayent leur service en procédant au remplissage des cars. Considérés comme des marginaux, ils sont pourtant devenus au fil des ans des icônes et des acteurs majeurs de la territorialisation de l'espace transport sénégalais, dans les centres urbains en particulier. Ils sont passés d'une position de bénévoles à celle de prestataires de service dans ce monde si fermé du transport collectif urbain.

L'objectif de ce travail de recherche est de répondre à une série d'interrogations qui visent à déterminer comment est structuré l'espace de transport au Sénégal et quel est

son impact sur l'espace urbain de Dakar¹. Au-delà, il pose la question de l'adaptation et de la survie des acteurs urbains dans un espace de plus en plus complexe et en mutations constantes.

L'hypothèse de base est que l'espace transport est fortement structuré et même territorialisé en raison des enjeux importants liés à l'exploitation du service public de transport à Dakar. Cette territorialisation s'appuie sur des stratégies d'acteurs qui réagissent et s'adaptent constamment aux réalités complexes et changeantes de l'espace urbain.

Ce travail est le résultat d'une longue série d'observations sur le terrain et d'entretiens avec divers types de « coxeurs » dans les lieux assez représentatifs de l'espace transport notamment les points de stationnement (arrêts et gares routières) et des lignes de desserte reliant différentes aires géographiques. Les « coxeurs » occupent l'ensemble de l'espace dakarais et une partie de la région de Thiès.

Quant aux entretiens, ils concernent les différents acteurs

(isolés ou en regroupements) qui évoluent dans ces lieux de transport. Ils ont permis de mieux identifier les acteurs, de les caractériser, de mieux saisir les pratiques, les jeux de pouvoir et les processus qui concourent à la recomposition/structuration dans le service public du transport. Ainsi, 70 acteurs ont constitué un échantillon représentatif des types de « coxeurs » et de leurs pratiques mais pas du nombre qu'il est impossible de connaître voire d'estimer, du moins en l'état actuel².

L'exploitation des résultats obtenus nous a permis de dégager les premières réflexions sur un acteur devenu omniprésent dans l'espace de transport sénégalais et à qui la littérature spécialisée n'a consacré jusqu'à présent que quelques lignes.

Après la présentation des résultats de recherche, suivra un examen des conditions qui ont favorisé l'émergence du « coxeur ». À ces deux parties s'articulera une dernière qui devrait permettre de dégager le statut du « coxeur » dans le monde du transport sénégalais.

I. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS ET ANALYSES

Sur la base des entretiens que nous avons menés, on note une diversité d'origine géographique des « coxeurs » (fig. 1). En effet, ceux-ci, sont originaires des différents quartiers de l'agglomération de Dakar même si 73 % d'entre eux proviennent des quartiers pauvres de la grande banlieue de Dakar (Pikine, Grand Yoff, Grand Dakar...) et même si beaucoup opèrent dans des lieux qui sont loin de leurs zones d'habitat. Les « coxeurs » se déplacent d'un lieu à un autre, et s'activent loin de leurs quartiers parce qu'ils ne veulent pas être reconnus. Pourtant 2 % d'entre eux sont issus des quartiers considérés comme ceux des classes moyennes notamment les HLM (Dakar) et les Parcelles Assainies. Cette valeur est certes faible mais elle indique que la paupérisation touche progressivement les classes qui en ont échappé jusque là. Elle montre aussi que face au chômage galopant les populations, quelle que soit leur appartenance sociale, n'hésitent plus à investir les activités qui jusque là sont considérées comme insignifiantes et ne peuvent permet-

tre à ceux qui les exercent de gagner leur vie.

Seuls 21 % sont originaires des autres régions du Sénégal où les activités sont essentiellement rurales (agriculture et pêche surtout)³. Cependant, il faut noter qu'il est difficile d'apprécier correctement de telles données. En raison de l'exode rural qui alimente une bonne partie de la population dakaroise, certains « coxeurs », en fonction du temps passé en ville, se considèrent comme plus ou moins originaires de Dakar. D'autres pour des raisons évidentes de « complexe » ou de stratégie se sont déclarés originaires ou non de Dakar.

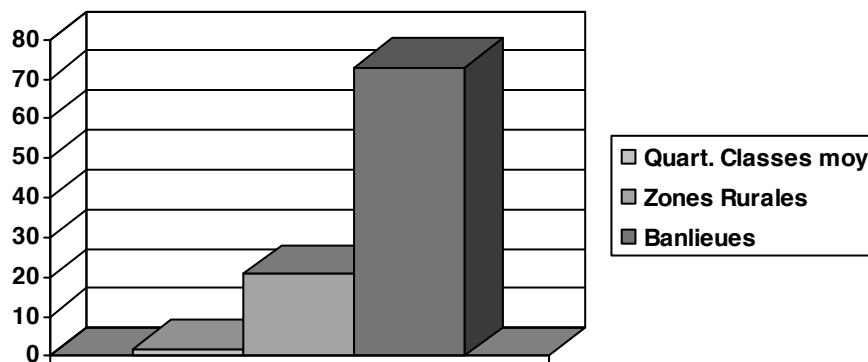
Alimenté essentiellement par les zones pauvres de l'espace urbain où converge en quasi permanence une importante migration d'origine rurale, le « coxage » est de plus en plus investi par les classes moyennes frappées par la récession économique depuis plus d'une vingtaine d'années.

Par ailleurs, différentes raisons sont évoquées pour justifier la pratique de cette activité (tab. 1).

Ainsi, le fait d'être coxeur « n'est plus humiliant » car « on peut gagner honnêtement sa vie avec ça ». Certains d'entre eux ont leur permis de conduire et peuvent avoir du travail mais préfèrent « rester coxeur » parce que « ce que nous gagnons avec ce travail, nous ne pouvons pas l'avoir en étant chauffeur ou apprenti » disent-ils.

II. LE CONTEXTE URBAIN D'APPARITION DES TRANSPORTS INFORMELS ET DE LEURS ACTEURS

Au Sénégal, la diversification des modes de transport collectif est liée à l'application d'une politique coloniale du transport discriminatoire en faveur des colons européens et des libano-syriens. La marginalisation des acteurs « autochtones et indigènes » s'est effectuée dans un contexte d'accroissement de la mobilité avec le développement du transport routier qui a longtemps été secondaire par rapport au transport ferroviaire, avant de le supplanter après l'indépendance du pays. Entre 1926 et 1956, le parc automobile est passé de 2 255 à plus de 24 405 unités. Concomitamment, le nombre d'autocars et d'autobus destiné au transport collectif passait de



Source : Enquêtes personnelles, 2005-2006.

Figure 1. Origine géographique des « coxeurs »

Tableau 1. Principales motivations pour exercer l'activité de « coxeur »

Motivations	Taux (en %)
« gagner honnêtement sa vie »	38
«faire face aux difficultés de la vie »	31
« ne pas chômer et aider mes parents»	10
« apprendre à conduire »	12
« avoir arrêté les études »	9
Total	100

Source : Enquêtes personnelles, 2005-2006.

moins de 123 à 1 498. La configuration actuelle du réseau routier (selon une direction est-ouest) découle d'une logique spatiale qui avait fait de Dakar le centre majeur d'un espace politico-économique qui couvrait toute l'Afrique Occidentale Française (AOF).

La marginalisation des acteurs autochtones a revêtu un caractère à la fois juridique et factuel.

Sur le plan juridique, une distinction était faite entre « les entreprises régulières, c'est-à-dire effectuant les transports dans des conditions fixées à l'avance (de tarifs, itinéraires et horaires) et les entreprises occasionnelles, c'est-à-dire effectuant des transports à la demande du public »⁴. Ce décret jetait en fait les bases d'une approche différente dans l'exploitation du service public de transport avec les opérateurs formels et les autres « occasionnels » pour qui il n'existait pas de normes juridiques établies.

Dans les faits, toute exploitation du service de transport était liée à l'obtention au préalable d'une autorisation délivrée par un Comité de Coordination des Transports créé en 1936 et qui ne regroupait que « des transporteurs européens nommés par des chambres de commerce ». Dans ce Comité présidé par le lieutenant-gouverneur du Sénégal, l'exploitation du service lucratif était exclusivement réservée aux transporteurs européens. Les autochtones, sans moyens, ni subventions ne devaient desservir que les périphéries de la ville (Hazemann Y., 1991). Cela se traduit également par une dualisation de l'espace urbain dakarais, avec un unique centre poly-fonctionnel où habitent en large majorité des européens et des libano-syriens. L'autre espace, qui résultait d'une expansion spatiale de la ville avec des infrastructures routières très faibles et même inexistantes, était le cadre d'évolution des acteurs du transport indigène qui ne répondait pas aux normes juridiques et administratives.

Pour satisfaire une demande croissante et pour faire face à cette situation qui leur était défavorable, les opérateurs indigènes ont créé des regroupements pour infléchir certaines décisions en leur faveur⁵. Parallèlement, ils faisaient « des incursions » dans les lignes lucratives réservées aux européens et s'approprièrent celles qui se créaient dans la banlieue sans l'aval des autorités coloniales.

Après l'indépendance du Sénégal (1960), les sociétés de transport collectif ont fonctionné sur le même modèle que la période coloniale c'est-à-dire avec une ségré-

gation spatiale des dessertes appuyée par des mesures administratives. La banlieue qui, entre temps, a connu un développement exponentiel était quasiment livrée aux acteurs privés dont certains étaient déjà présents dans le secteur des transports. Usant de tous les moyens et de tous les subterfuges imaginables, les acteurs du transport informel sont parvenus tant bien que mal à assurer un service relativement correct aux usagers. Ainsi, le matériel roulant et les formes d'exploitation sont adaptés aux conditions socioéconomiques des populations de cette zone avec entre autres, l'apparition de taxis collectifs de banlieue appelés « clandos »⁶ (Kamara B., 1997) et le marchandage du prix à payer pour se déplacer. Désormais, n'importe qui disposant d'un véhicule peut se lancer dans le transport, il suffit pour cela de disposer de certains documents administratifs.

Les sociétés de transport gérées par l'État ont tour à tour périclité dont la dernière, la SOTRAC, au début des années 90. Ce qui laisse la voie libre aux acteurs du secteur informel qui s'érigent alors en monopole pour organiser et gérer le service à leur convenance, sans aucune vision globale ou technique⁷. Le gain quotidien prime sur tout. À tous les niveaux, la négociation est de mise et reste la solution qui doit permettre de combler la quasi-totalité des insuffisances (techniques et administratives surtout). Ce qui aujourd'hui est érigé en mode quasi immuable de fonctionnement sans lequel le secteur informel du transport ne saurait perdurer voire exister.

Ainsi, le rejet constant des acteurs indigènes aux marges de l'activité et de l'espace urbain a contribué essentiellement à un dédoublement du système et à son informalisation.

III. LE COXEUR : DU BÉNÉVOLAT À LA PRESTATION DE SERVICES

L'informalisation du secteur a été le terreau fertile au développement et/ou à l'émergence progressive de métiers plus ou moins liés au secteur transport. L'insuffisance d'acteurs dans ces différents corps de métier va pousser un bon nombre de personnes sans qualification professionnelle ou formation particulières à les investir. C'est le cas des mécaniciens, des tôliers, des vulganisateurs qui travaillent déjà pour le transport hippomobile. Plus proches de l'exploitation du service, il y a aussi les apprentis et les « coxeurs » dont le rôle n'a cessé d'évoluer.

Étymologiquement, le mot « coxeur » dérivé d'un sens argotique du verbe « coxer » signifie « se faire coincer » (Hazemann Y., 1991, 215), « attraper, surprendre, arrêter » (Lafage, 1989)⁸ et serait ainsi un emprunt à l'anglais d'après N'Diaye-Corréard. Les investigations menées sur les langues du pays, le wolof en particulier, n'ont pas permis de lui trouver une origine locale. Toutefois, elles ont permis de savoir que l'emploi du mot a été généralisé après la seconde guerre mondiale précisément au début des années 50.

Dans ses différents usages en Afrique le terme « coxeur » a connu une importante évolution sémantique. Selon les pays (RCI, Mali, Cameroun...) et les activités (transport et commerce surtout), il désigne les « chargeurs de véhicules de marchandises ou de personnes », « groupeurs et affréteurs » pour les transporteurs et commerçants, « porteur de pousse-pousse », « commerçant-détaillant »... Au Sénégal, il y a un repli autour du transport de voyageurs et une disparition du bénévolat au profit de la professionnalisation.

L'apparition de cette fonction est liée à l'attitude des vieux chauffeurs à la retraite, de ceux qui sont au chômage et aux apprentis. Pour se rencontrer et pour trouver du travail, ils se retrouvent au niveau des lieux de transport pour donner « un coup de main aux jeunes chauffeurs en activité en les aidant à attirer des passagers pour les véhicules ». Contrairement à ce qu'affirme Hazemann Y. (1991, 215), ils n'exigeaient pas une rémunération de leurs services qui, du reste était bénévole. Les propriétaires, les chauffeurs et les apprentis en activité donnaient spontanément quelques pièces de monnaie au moment du démarrage du véhicule - que les « coxeurs » participent ou non au chargement -. Il suffit de se trouver dans les lieux d'embarquement et d'être reconnu parmi les acteurs. Dans une proportion moindre, cela se fait toujours mais ce don spontané appelé « mandat » a presque complètement disparu en raison de la professionnalisation de l'activité. Comment en est-on arrivé là ?

Avec les sécheresses des décennies 1970-1980 et la dévaluation du franc CFA des années 90 les pays sahéliens ont été touchés par des crises socioéconomiques qui n'ont épargné aucun secteur. Dans les centres urbains, les citadins ont investi toutes les activités possibles et ont multiplié les initiatives pour faire face aux difficultés. Le transport a été et reste encore un secteur de placement social. Les différents acteurs y amènent souvent leurs parents proches pour l'apprentissage d'un métier qui culmine avec celui de chauffeur. Dans les gares routières, cet apprentissage commence généralement avec le travail d'apprenti ou de « coxeur ».

C'est en 1987, que la professionnalisation va se faire concomitamment à une plus grande visibilité et à une reconnaissance sociale plus grande. Il s'y ajoute pour la première fois, une reconnaissance administrative avec l'intégration des « coxeurs » dans la commission régionale des transports de la région de Tambacounda (Est du Sénégal)⁹. L'auto-organisation et la prise en charge de la gestion du transport par les « coxeurs » auraient démarré

à Thiès avant de se propager dans tout l'espace transport dakarais et sénégalais par le biais de lignes de transport (Seck, 2003, 2004).

A. Les types de « coxeurs »

Même s'ils sont regroupés sous le nom générique de « coxeurs », on peut opérer une typologie des « coxeurs » en fonction des tâches qu'ils exécutent.

1. Les professionnels

Il s'agit d'acteurs (vieux chauffeurs à la retraite, chauffeurs actifs mais aussi vieux apprentis) du transport urbain et inter-urbain qui officient dans les gares routières et leurs emprises. Ils sont en général les leaders des regroupements de chauffeurs et transporteurs ainsi que des GIE (Groupements d'Intérêt Économique). Ils ont tendance à fermer le groupe à d'autres venus en raison des enjeux financiers importants. Très solidaires, ils détiennent des pouvoirs de décision dans ces espaces territorialisés et donnent des ordres à une autre catégorie qui exécute les tâches dans les gares routières.

2. Les sous-traitants

On peut distinguer deux sous catégories de sous-traitants :

- Les « rogodierou » : ce sont les hommes de terrain. Ils effectuent les chargements des véhicules, en fonction de l'ordre indiqué sur une liste d'inscription tenue par un coxeur. Ils essaient également les arrêts le long des lignes de desserte des « cars rapides »¹⁰ et « Ndiaga Ndiaye »¹¹. Leur place dans le système indique que, dans les gares routières, ils sont des sous-traitants des « coxeurs » professionnels et aussi leurs exécutants.

- Les « roguerogal » et les « Ralou » : les « Roguerogal » ne sont présents que dans les lieux d'embarquement et de chargement des gares routières. Ils sont en général des jeunes qui viennent apprendre le métier. Ils sont des aides pour les « rogodierou » et s'occupent du chargement des bagages dans les véhicules ou sur les portes bagages. S'activant uniquement au niveau des arrêts, les « Ralou » se contentent de 25 F CFA ici et là selon la volonté de l'apprenti.

B. Une diversité d'activités

Les « coxeurs » sont aujourd'hui les principaux gestionnaires des gares routières informelles et participent activement à la gestion des gares formelles progressivement mises en place par les collectivités locales : Pétersen, Parcelles Assainies, Rufisque... Au niveau des arrêts et des points de convergences des usagers, ils sont maîtres des lieux.

Leur rôle est important dans la structuration de l'espace transport. Dans une logique d'infiltration, de consolidation et d'appropriation du système de transport, les

« coxeurs » ont développé des stratégies spatiales qui s'appuient sur le contrôle, l'extension, la création et la démultiplication de plusieurs activités liées au transport (fig. 2). Ils favorisent aussi l'installation d'activités connexes tels que la restauration, la réparation mécanique, le « petit commerce ». C'est cette démultiplication qui a donné son importance à l'activité du « coxeur » ou « coxage » que nous définissons comme la somme des activités exercées par les « coxeurs » et qui a pour objectif majeur d'organiser, de gérer, d'orienter l'offre et la demande de service de transport public dans les gares routières ou au niveau des arrêts.

Les principales activités répertoriées dans l'espace d'étude sont les suivantes.

1. Informateurs

Dans les lieux de transport, les « coxeurs » informent et orientent les usagers. Leur rôle est d'autant plus apprécié que la société sénégalaise compte un nombre important d'analphabètes. Certains passagers ont donc besoin qu'on leur indique l'emplacement des véhicules même s'il existe des tableaux indicateurs. Dans certains cas, à cause du manque de place de stationnement, les véhicules sont garés à des endroits assez éloignés du point d'embarquement, les « coxeurs » sont alors chargés d'y amener les usagers. Tout objet ramassé dans les gares routières est déposé au bureau des « coxeurs » qui se charge de le remettre à ceux qui les viennent les réclamer.

2. Organismes

Ils sont les principaux gestionnaires des gares routières. Ils gèrent les lignes, reçoivent les inscriptions des apprentis pour les tours d'embarquement des véhicules.

Chaque année, la gare routière de Pompier est transférée au parking du stade Léopold S. Senghor pour être nettoyée. Ce sont alors les « coxeurs » qui prennent les tableaux indicateurs de lignes pour les placer, guident les chauffeurs pour leur emplacement après les avoir accueillis. Sans eux, il n'y aurait pas d'ordre dans les gares routières.

Par ailleurs, ils assurent la sécurité de l'activité en mettant des check-points dans les emprises indiquées des gares ou arrêts. Par ces check-points, ils contrôlent tous les véhicules de transport qui enfreignent les règles qu'ils ont établies, en opérant hors des gares routières pour prendre des passagers (ce qu'on appelle le mardaage). Avec l'appui de la police et des collectivités locales ceux qui commettent des infractions payent une taxe dont une part revient aux « coxeurs » des gares routières surtout.

3. Médiateurs professionnels

Ils sont de plus en plus les interfaces et les démarcheurs attirés entre les professionnels (chauffeurs, propriétaires) et les autorités administratives ou policières. Par le biais de cette médiation, ils tissent des rapports particuliers avec ces dernières et territorialisent ainsi un espace dans lequel les réseaux sont très prégnants (Seck, 2003). De plus en plus, ils font partie des commissions de transport qui sont érigées et sont consultés par les autorités avant toute décision sur le transport informel dans les localités où ils exercent.

4. Acteurs économiques

Ils sont aujourd'hui de véritables acteurs économiques. Dans le cadre des GIE créés dans les gares routières, les

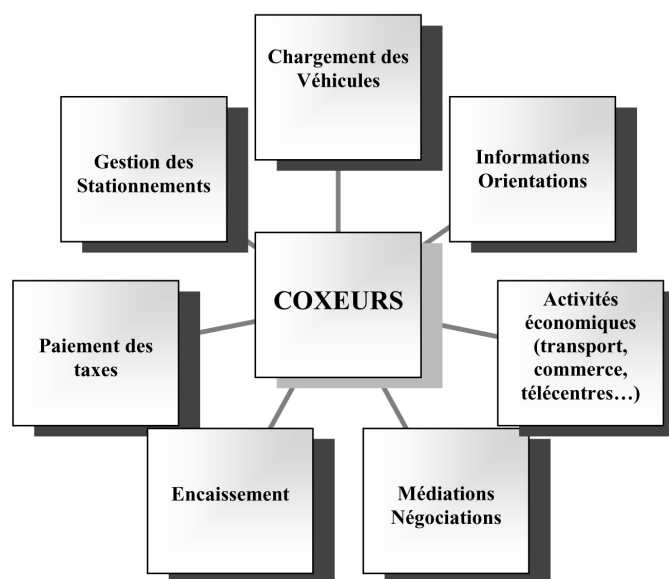


Figure 2. Diversité des activités du coxeur

« coxeurs » ont acheté plusieurs véhicules de transport et se livrent au transport en employant leurs propres membres ou des tierces personnes. Ainsi à Rufisque, ils disposent de 2 « Ndiaga Ndiaye » qui font la liaison avec Dakar ainsi que de 4 à 5 « cars rapides » et 2 « Ndiaga Ndiaye » qui desservent le périmètre urbain. À Bayakh, ils ont en plus de « Ndiaga Ndiaye », 2 véhicules (7 places) pour le transport inter-urbain. À la gare du Terminus Tally Boubess de Pikine, les « coxeurs » gèrent en plus des véhicules, une cabine téléphonique et une boutique et songent à se lancer dans d'autres activités.

Tout cela montre qu'ils ne se limitent plus aux activités qui leur sont dévolues traditionnellement. Tout en exerçant leur métier traditionnel, ils sont devenus des propriétaires de véhicules de transport ; ce qui leur confère un double statut.

C. Une manne financière insoupçonnée

Tous les « coxeurs » ne sont pas rétribués de la même manière. Dans les gares routières, les apprentis donnent les rétributions aux « rogodiérou » qui officient pour chaque ligne de transport. Ces derniers déposent les sommes ainsi collectées au niveau du bureau où siègent à tour de rôle des « coxeurs » professionnels. Au niveau des arrêts, où ils officient individuellement ou en petits groupes, les « rogodiérou » gardent les sommes perçues pour eux-mêmes, se les partagent séance tenante ou en fin de journée.

Même si les « mandats » sont plus ou moins fixes dans l'ensemble des sites, les rétributions sont aussi différentes en fonction des lieux d'opération et des modes de transport.

Au niveau des gares routières (Lat Dior) et des arrêts importants (Colobane, Grand Yoff, Pikine...) de « cars rapides », les « coxeurs » ont droit à 250 F CFA pour tout véhicule complet. Pour les « Ndiaga Ndiaye » (Gare routière de Pétersen et Colobane) la somme est de 300 à 400 F CFA. Dans les villes de Pikine, de Guédiawaye où officient les « clandos », les sommes varient entre 25 et 50 F CFA. Cette somme est de 100 F CFA par jour pour les clandos à Rufisque.

Au niveau des arrêts, l'importance du « mandat » est donc fonction du nombre de passagers qu'on a réussi à faire embarquer. Quand toutes places sont occupées, une rétribution de 150 F CFA est versée au « coxeur ». Si le véhicule n'est pas au complet, le coxeur négocie le « mandat » avec l'apprenti et peut recevoir de 25 à 100 F CFA. Au moment des heures de pointe où les arrêts sont assaillis par des passagers, les « rogodiérou », sans pour autant faire leur travail, réclament et reçoivent « le mandat ».

Les recettes quotidiennes sont partagées entre les membres (pour les dépenses quotidiennes) mais une partie peut être épargnée pour l'assistance sociale aux membres (baptêmes, mariages, mutuelles de santé...) et pour des investissements, surtout pour l'achat de véhicules. Le revenu de chacun varie selon sa place dans les organi-

sations. Il arrive que des « coxeurs » gagnent 3 000 à 6 000 et même plus par jour notamment au Rond Point Jet d'Eau de la SICAP. À Grand Yoff, par exemple, où le système de salaire est adopté, les « coxeurs » du GIE « SUTURA » perçoivent entre 30 000 F CFA et 90 000 F CFA par mois.

Véritables chasseurs de primes, ils contrôlent une manne financière insoupçonnée jusque-là. Sur la base du nombre de véhicules officiellement connus¹², nous avons pu évaluer les sommes récoltées au niveau des apprentis et des chauffeurs en partant de ce que donnent en moyenne ces derniers. Ainsi, les sommes varient entre 1 286 990 000 F CFA en hypothèse basse et 4 504 465 000 F CFA par an en hypothèse haute¹³. Tous les apprentis ou chauffeurs que nous avons interrogés disent que ce qu'ils donnent « dans la journée varie entre 1 000 et 3 500 F CFA ; parfois ça dépasse cette somme ». Ceci calculé sur l'année donne ces sommes exorbitantes¹⁴.

IV. UN ACTEUR MAJEUR DE L'ESPACE URBAIN

En dehors de la nécessité de survie, le rôle et le statut grandissant des « coxeurs » ne peuvent se comprendre que par rapport à un environnement socioculturel ou l'intermédiation est capitale. Avec une rationalisation progressive des relations sociales, la compétition économique et l'argent ont une importance de premier ordre. Les réseaux familiaux, villageois, ethniques régionaux, se reconstruisent sur de nouvelles bases en milieu urbain. Ils s'élargissent à d'autres citoyens, pourvu que ceux-ci sachent s'adapter aux réalités fluctuantes et dures de la ville africaine en particulier.

La ville devient alors un cadre de recomposition de ces relations, mais ne les efface pas. C'est aussi un cadre d'acquisition d'un nouveau statut car contrairement aux espaces ruraux où le statut social est souvent statique, pour des raisons essentiellement socioculturelles, la ville offre des possibilités de promotion sociale (Ly, 1997) pour qui sait développer des stratégies d'insertion dans les réseaux socioéconomiques et politiques. Ce qui traduit une nouvelle structuration et organisation socio spatiales qui ont pour référence «... les différenciations et les compétitions qu'impliquent l'économie de marché [...] et les calculs auxquels se trouvent de plus en plus contraints les individus et les groupes. » (Ly, 1997). C'est cela qui explique l'adaptation à de nouvelles règles de jeu par le « bricolage » (Piermay, 1993) par la « débrouille inventive » (Godard, 2002), bref par la créativité dont font preuve les citoyens un peu partout dans les pays sous-développés.

Identifiés aujourd'hui sur la quasi-totalité des sites (arrêts, gares routières) les « coxeurs » ont territorialisé l'espace transport en s'appuyant sur des formes d'action qui leur ont permis d'asseoir et de consolider des prérogatives sur les chauffeurs, les apprentis, les usagers et même certains services d'État qui s'occupent de la gestion du transport. La logique de territorialisation est

sous-tendue par une stratégie qui s'appuie d'abord sur l'accompagnement puis la substitution aux chauffeurs et apprentis (obligés de se reposer) pour l'organisation de certaines fonctions essentielles aux sites de transport : stationnement, ordre de chargement des véhicules, informations aux usagers, etc. Cette stratégie est couronnée par une appropriation plus ou moins poussée de ces fonctions et par une professionnalisation de la gestion de ces sites. Cherchant par tous les moyens à augmenter leurs revenus, ils sont souvent à l'origine des sectionnements de trajets qui constituent une multiplication des prix pour les usagers.

Très dynamiques, ils ont essayé d'imposer leur logique aux nouveaux bus « Tata » mais n'y sont pas parvenus à cause du système de billets. Toutefois, ils font preuve d'une formidable capacité d'adaptation qui leur permet souvent de bloquer les initiatives de l'État ou d'anticiper sur les changements et de reproduire le système selon leur convenance. Dès qu'ils sentent leurs intérêts menacés, ils mettent la pression en impliquant les chauffeurs, propriétaires parfois même les « petits commerçants » dans des grèves qui paralysent la quasi-totalité des interactions socioéconomiques pendant des jours obligeant l'État à satisfaire leurs revendications.

CONCLUSION

Présent dans l'espace transport bien avant l'indépendance du Sénégal, les « coxeurs » étaient à l'origine des bénévoles qui aidaient les apprentis à charger les véhicules. Ensuite, ils ont progressivement monnayé leurs prestations à la faveur de la forte demande de transport liée à la croissance urbaine et à l'augmentation de la mobilité pour répondre à des sollicitations sans cesse croissantes. Suite à différentes crises socioéconomiques qui ont touché les espaces ruraux, ils ont renfloué les flux de l'exode rural et ont su tirer profit du caractère informel d'une partie de l'offre de transport à Dakar pour s'intégrer dans ce secteur qui a aussi été un terrain fertile au développement et/ou à la naissance progressive de métiers plus ou moins liés à l'activité.

Par l'acceptation, très souvent obligée et inconsciente, de nouvelles règles du jeu, par la multiplication d'initiatives individuelles, les « coxeurs » participent activement à la recomposition des paysages urbains et montrent ainsi comment les acteurs s'adaptent à l'espace urbain, se l'approprient et l'utilisent pour faire face à la précarité de la vie et à la nécessité d'une lutte constante pour la survie.

Au-delà du « coxeur », la méconnaissance des pratiques de l'ensemble des acteurs du transport pourrait être le résultat d'une vision globale et d'une approche partielle des questions de transport qui mettent surtout l'accent sur la mobilité en général au point d'occulter ou de passer sous silence des déterminants majeurs de la mobilité dans les villes du Sénégal voire d'Afrique.

Appréhendé très souvent comme une simple question de diversité, de quantité et/ou de qualité des modes de

déplacement, le transport est généralement abordé sous une perspective techniciste, assez réductrice de ses autres dimensions. À travers les pratiques, les relations d'acteurs, le double caractère formel et informel et les jeux de pouvoir qui s'y déroulent, le transport est aussi la fois un phénomène spatial et un révélateur constant des mutations passées et en cours de la société sénégalaise.

Aussi importe-t-il d'approfondir cette étude afin de mieux saisir les déterminants spatiaux qui structurent la ville. Dans cette optique, la géographie a l'avantage d'être à la fois globale et synthétique et pourrait permettre d'infléchir bien « des certitudes » qui ne reposent que sur des études ou rapports souvent mal adaptés à un contexte fuyant et difficile à cerner que celui de l'Afrique en particulier et de l'espace urbain en général.

NOTES

¹ L'agglomération dakaroise et une partie de la région de Thiès (Bayakh) constituent le cadre géographique de cette étude entamée dans le cadre du PRUD et approfondie dans le cadre de la thèse de doctorat que nous menons actuellement.

² Les difficultés de donner des chiffres sont liées au fait que les « coxeurs » sont des marginaux pour une bonne partie de la population. Certains d'entre eux peuvent être qualifiés de « virtuels » car ils n'opèrent que momentanément, le temps de satisfaire un besoin financier avant de disparaître momentanément ou définitivement parce qu'ayant trouvé une autre activité.

³ L'armature urbaine du Sénégal est dominée par Dakar, capitale politique et centre polyfonctionnel qui exerce une forte attraction sur les 10 autres régions administratives du pays.

⁴ Archives Nationales du Sénégal (ANS) - décret du 23 janvier 1934, portant réglementation des transports automobiles en AOF.

⁵ « Requête des entrepreneurs indigènes de transport en commun ». ANS 5 P 202 (1) / 4588, 1937 ; in. Hazemann Y. 1991.

⁶ Clando : Véhicules qui font du transport collectif en étant très souvent pas en règle techniquement. Ils ont bénéficié de l'autorisation administrative. Ils prennent 4 à 5 personnes par charge. Sauf exception ils ne peuvent circuler dans la zone du Plateau.

⁷ C'est suite à des difficultés financières et techniques et à une mauvaise gestion, entre autres, que la SOTRAC est tombée en faillite. Ce qui s'est soldé par un arrêt total de la desserte offerte. Avec le déclin de la SOTRAC, l'État qui n'est plus en mesure d'assurer le service public de transport a laissé le terrain libre aux acteurs du transport informel qui sont les seuls officiers. Avec le changement de régime politique intervenu en 2000, l'État a mis en place une nouvelle société de transport public, dénommée Dakar Dem Dikk en faisant venir d'Europe de vieux bus et en procédant progressivement au renouvellement du parc de bus du transport informel sur financement de la Banque Mondiale.

⁸ Cité par Ndiaye-Corréard G., <http://www.unice.fr/ILF-CNRS/ofcaf/12/Ndiaye>

⁹ En effet, suite à une circulaire du ministère de l'équipement en date de janvier 1987, les autorités administratives de la région de Tambacounda (Est du Sénégal) ont créé une sous-commission visant à « réglementer la fonction de coxeur ». Cette sous-commission était directement rattachée à la commission régionale de transport présidée par le gouverneur de la région de Tambacounda. Elle regroupait, outre les représentants des autorités administratives, ceux des « coxeurs », de la gendarmerie, de la police, des syndicats de transport et le chef du service régional des transports routiers. L'objectif de cette première rencontre et apparemment la seule jusqu'à présent était de « mettre fin à l'anarchie, à la perturbation et aux pratiques qui ne font pas honneur à cette fonction ». (P.D. Sidibe, le Soleil du 23 janvier 1987, p. 15). En effet, la diversité des acteurs dans l'espace transport avait fini d'installer une confusion au niveau des acteurs. Les apprentis-chauffeurs, laveurs de voiture... étaient assimilés à tort à des « coxeurs » du fait du pléthore d'acteurs qui se trouvent dans les gares routières.

¹⁰ Cars rapides : Véhicules de transport collectif dont la capacité de charge varie entre 25 et 35 places. Ils seraient introduits au Sénégal juste après la deuxième guerre mondiale. Leur vitesse très rapide à l'époque leur a donné le nom qu'ils portent aujourd'hui.

¹¹ Ndiaga Ndiaye : fourgon de marque allemande (Mercedes) importée et transformée en véhicules de transport collectif grâce à un réaménagement interne. Ils portent le nom du premier transporteur qui les a utilisés dans le transport urbain à Dakar.

¹² L'estimation a été faite sur la base du nombre de véhicules de transport collectif est estimé à 3 500 unités au Sénégal mais ne concerne que les « Ndiaga Ndiaye » et les « cars rapides » (CETUD – groupe SYSCOM: EMTSU, 2000). Les taxis horométriques (parfois sans compteur), les « clandos », les bus et autres voitures clandestins ne sont pas comptabilisés. ¹³ Soit une somme variant entre 1 962 003 € et 6 867 012 € (1 € équivaut à 655,957 F CFA).

¹⁴ Pourtant nous savons que les gains sont largement supérieurs à cela car les clandos et certains les taxis horométriques adoptent le même type de fonctionnement.

REMERCIEMENTS

UGES, SEGEFA, ANAST (Université de Liège), CIEM (Université de Bruxelles), CUD (Belgique), CUREM, LERG, ESP, Département de Géographie (Université de Dakar).

BIBLIOGRAPHIE

AMIN S., 1971. *La politique coloniale française à l'égard de la bourgeoisie commerçante sénégalaise (1820-*

1960) in C. Meillassoux (dir.), *The Development of indigenous trade and markets in West Africa*, African International Institute, Onford University Press, pp. 361-376.

CONSEIL EXECUTIF DES TRANSPORTS URBAINS DE DAKAR (CETUD), 2001. *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar, (EMTSU)–2000 : Rapport d'analyse*, Rapport final, août 2001, Ed. Groupe Syscom, 201 p.

FALL A.S., 1999. *Mobilité et pauvreté dans la périphérie de l'agglomération dakaraise* in Transport, Études et Recherches (TER), premier draft du rapport d'analyse, 28 pages + annexes.

GODARD X., 2002. *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*, éd. Arcueil, INRETS, Paris, Karthala, 414 p.

HAZEMANN Y., 1991. *Routes et routiers du Sénégal au XIX^e siècle : Les sources de l'histoire des transports*, pp. 211-221.

KAMARA B., 1997. *Le taxi de banlieue, une composante du transport intermodal : l'exemple de Guédiawaye*. Mémoire de maîtrise, Université Cheikh Anta Diop, Département de géographie, 160 p.

LY B., 1997. *Processus de rationalisation et changement des valeurs sociales au Sénégal* in Revue Sénégalaise du Sociologie, N°1, janvier, pp. 21-60.

N'DIAYE-CORRÉARD G., *Regards sur les emprunts en français du Sénégal*. Université de Dakar, <http://www.unice.fr/ILF-CNRS/ofcaf/12/Ndiaye>

PIERMAY J.-L., 1993. *Les jeunes dans les dynamiques sociales contemporaines : une rupture ?* in Actes du Colloque Jeunes, Ville, Emploi, Quel avenir pour la jeunesse africaine ? 26-29 Oct. 1992, Ministère du Développement et de la Coopération, pp. 63-68.

SECK S.M., 2003. *Organisation et gestion des transports collectifs dans la ville de Rufisque*. Rapport PRUD, 55 p.

SECK S.M., 2003. *Stratégies et Productions spatiales du transport collectif à Dakar*. Mémoire de DEA de géographie, Université Cheikh Anta Diop, Dakar, 70 p.

SECK S.M., 2004. *La gare routière de Rufisque : L'exploitation d'un bien public pour le compte d'intérêts privés*. Rapport PRUD, 14 p.

SECK S.M., 2006. *Transport et Territoire : Les « coxeurs » de Dakar, du bénévolat à la prestation de service (Résumé)* in Questions de développement : Les réponses des jeunes chercheurs, Journée des jeunes chercheurs UCAD – IRD 2006, 36 p.

Adresse de l'auteur :

Serigne Mbacke SECK
Centre Universitaire de Recherche et d'Études de la Mobilité
École Supérieure Polytechnique
Université Cheikh Anta Diop de Dakar-BP 5085 Dakar-Fann
smseck@yahoo.fr