



HAL
open science

Une gare au cœur des marchés populaires à Dakar : conflits et compromis dans la fabrique d'une ville durable

Pascale Trompette, Anastasia-Alithia Seferiadis, Cina Gueye

► **To cite this version:**

Pascale Trompette, Anastasia-Alithia Seferiadis, Cina Gueye. Une gare au cœur des marchés populaires à Dakar : conflits et compromis dans la fabrique d'une ville durable. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2024, 135-136 (1), pp.119-140. 10.3917/flux1.135.0119 . halshs-04637418

HAL Id: halshs-04637418

<https://shs.hal.science/halshs-04637418v1>

Submitted on 8 Jan 2025

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License



Une gare au cœur des marchés populaires à Dakar : conflits et compromis dans la fabrique d'une ville durable

A bus station in the heart of Dakar's popular markets: conflicts and trade-offs in the planning of a sustainable city

Pascale Trompette, Anastasia-Alithia Seferiadis, Cina Gueye

INTRODUCTION

Située dans le cœur historique de Dakar, à la pointe sud de la presqu'île, la gare routière de Petersen s'apprête à devenir le terminal de la future ligne de *Bus rapid transit* (BRT) (1), un long corridor de 18 km traversant quatorze communes et destiné à transporter jusqu'à 300 000 voyageurs par jour entre le centre-ville et la périphérie. Après Dar Es Salaam, Lagos, Nairobi, Accra et bien d'autres, Dakar rejoint un ensemble de métropoles africaines adoptant ce concept de transport urbain de masse, considéré par les experts de l'aménagement comme l'une des solutions financièrement les plus avantageuses pour soulager l'asphyxie quotidienne des centres-villes. Pour les acteurs de la fabrique urbaine, le BRT n'est pas seulement conçu comme un nouvel instrument de réorganisation du trafic urbain, mais comme le vecteur de la régénération de la ville, avec comme horizon l'objectif du développement urbain durable (2). Cette conception vaut particulièrement pour le quartier central de Dakar, qui a historiquement façonné l'identité de la ville et est censé incarner le futur de la capitale. Dans cette optique, la gare Petersen représente un site particulièrement critique pour les aménageurs. Critique, car destiné à devenir une plateforme multimodale, en liaison avec la nouvelle gare TER et le port de Dakar, et donc une infrastructure-clé du futur BRT. Critique par sa situation

géographique constitutive de son attractivité économique pour les investisseurs privés, au risque d'une urbanisation non raisonnée. Mais également, critique par l'ampleur des conflits d'appropriation socio-spatiale du commerce de rue (Ojeda, Pino, 2019), qui font de la gare de Petersen un site considéré comme l'un des plus engorgés de la ville, en écho à la vision dégradée des gares routières africaines qui prévaut jusqu'à aujourd'hui (Stasik, Cissokho, 2018).

Autour du nouveau terminus de BRT, c'est un projet de réaménagement du quartier dans son ensemble qui sous-tend la mise en œuvre d'études menées sous l'égide du Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (Cetud), organe public en charge des politiques de modernisation du transport au Sénégal. Les consultants du projet d'aménagement de Petersen visent un objectif de *quartier bas carbone*, dont il pourrait constituer un modèle. Alors que s'actionne cet écosystème de savoirs (Boilève, 2020), la problématique de l'occupation de l'espace public par les acteurs et actrices du petit commerce urbain soulève des enjeux aussi bien actuels que futurs. La conception de nouvelles formes urbaines articulées aux projets de BRT et à la rénovation de la gare Petersen réactive la problématique des conflits d'usage de l'espace, au cœur des interactions entre les multiples protagonistes, visibles ou invisibles, institutionnels ou indésirables, de la production de la ville.

Cet article illustre l'une des séquences d'aménagement du BRT, celle de la conception d'un futur quartier autour de la gare routière de Petersen, en tant que révélateur des enjeux de la fabrique de la ville durable. Il s'en saisit comme lieu privilégié pour approfondir et renouveler la compréhension des relations entre gare routière et activités marchandes. En revisitant l'histoire sociale, économique et politique de ce site, il décrit comment les dynamiques de flux marchands et d'appropriation socio-spatiale, dont la gare Petersen constitue le point nodal, sont inscrites dans l'identité marchande du quartier. Il questionne ensuite comment les modèles (et imaginaires) de modernisation de la ville modifient ces dynamiques d'occupation et alimentent une liminalité spatiale des activités marchandes. L'entrée dans ce nouveau chapitre que constituent les politiques d'aménagement autour du BRT révèle alors les difficultés à dépasser ces tensions et à réinscrire les potentialités de ces activités marchandes dans l'imaginaire de la ville durable.

Gares routières et commerce de rue : l'état de la recherche

Les gares routières ont fait l'objet d'importants travaux en anthropologie et géographie, éclairant à la fois leur fonction d'infrastructure articulant des flux de voyageur-euses et de marchandises, et leur mode d'existence comme espace de sociabilités marchandes intenses (Stasik, Cissokho, *op. cit.*).

Les recherches sur l'organisation du transport ont montré comment les politiques successives d'organisation du transport public ont contribué à faire émerger plusieurs générations d'acteurs du transport collectif privé (aujourd'hui qualifié de transport artisanal ou *paratransit*), qui cohabitent et se concurrencent pour le contrôle des lignes et des gares. Au Sénégal, à partir du début des années 1980, la part du secteur artisanal des minibus ne cesse de s'intensifier et supplée de façon croissante aux défaillances du service public de transport (Lombard *et alii*, 2004 ; Lombard, Zouhoula Bi, 2008 ; Heinze, 2018). La création et le contrôle des gares routières par les regroupements de chauffeurs (régulation du trafic et taxation des rotations de bus) (3) s'inscrivent dans l'histoire de ce groupe professionnel (Cissokho, 2022). Cette ère du transport artisanal a fait place, à partir de la fin des années 1990, à celle de la reprise en main du système par les pouvoirs publics, confrontés à la problématique de la croissance non maîtrisée du trafic urbain, dominé par l'omniprésence des modes motorisés. Impulsées par la Banque

mondiale, les réformes des années 2000 ont visé le renouvellement des parcs de véhicules et la restructuration des acteurs du transport (Cissokho, 2022), ainsi que l'aménagement de la circulation par le développement d'infrastructures routières (gares et corridors) (Lombard *et alii*, *op. cit.* ; Lombard, Steck, Cissokho, 2013). Ces initiatives ont été à l'origine de conflits de gouvernance et de concurrence entre acteurs (Bredeloup, Bertoncello, Lombard, 2008), que ce soit dans l'espace public, notamment celui des gares, ou dans les interactions avec l'État (Ndiaye, Tremblay, 2009a et 2009b).

Les gares routières apparaissent non seulement comme des plaques tournantes des mobilités, mais elles sont également identifiées comme des hauts lieux du commerce de rue, au sein du vaste paysage urbain de l'économie dite informelle (Stasik, Klaeger, 2018 ; Steck, 2006). Par la densité des flux qui les traversent, elles représentent un choix de localisation privilégié pour une multitude de vendeurs et vendeuses de rues, ambulantes et petits métiers de commerce ou service. L'emprise croissante du petit commerce sur l'espace de la gare exacerbe les conflits d'usages entre les bus, les taxis et les commerçants ; elle favorise l'insalubrité, alimentée par l'insuffisance des services de ramassage d'ordures, et dégrade les conditions de circulation. Saleté, encombrement, tensions sur l'espace : la question du contrôle des gares est un enjeu stratégique des politiques urbaines (Steck, *op. cit.* ; Cissokho, 2014). La compréhension des tensions dans l'espace public fait écho à une longue tradition de recherche en anthropologie qui décrit le commerce de rue comme un « marqueur culturel urbain » (Steck, *op. cit.* ; Monnet, 2006a).

Dans le prolongement de ces travaux, cet article propose deux contributions originales. Une première proposition consiste à renouveler la compréhension des relations entre la gare routière et les activités marchandes (Riot, 2015). Elle s'inspire d'une perspective de sociologie des marchés attentive au rôle des dispositifs et infrastructures organisant les pratiques marchandes (Geiger *et alii*, 2024). Les gares routières sont généralement considérées comme des places attractives pour les commerçants du fait de l'intensité des flux de voyageurs. Notre lecture de l'histoire de la gare de Petersen met en exergue la relation d'interdépendance inverse entre activités marchandes et transport : c'est davantage l'histoire et la dynamique commerciale du site qui accompagnent le développement de la gare et la densification continue des flux de travailleurs, commerçants

itinérants et transporteurs. Dans une perspective historique et spatiale, les frontières de la gare de Petersen s'effacent pour former un tissu sans couture avec les marchés environnants. L'espace de la gare routière proprement dite, soit l'aire de stationnement et terminal des minibus urbains, est constamment recolonisé par les activités des marchés qui précédaient sa création. Autour de la gare, une multitude de garages (4) est installée dans les rues avoisinantes et alimente le trafic de voyageurs et de marchandises interurbains. Les frontières de la gare se diffractent pour réinscrire les flux au cœur de réseaux marchands multiscalaires (Lombard, 2011 ; Lombard, Ninot, Steck, 2014 ; Ninot, Lombard, Lesourd, 2002).

En prenant la mesure de cet encastrement de la gare routière dans l'espace marchand, une seconde proposition consiste à réinvestir la compréhension de l'impact des politiques d'aménagement des gares routières et quartiers périphériques sur les conflits d'occupation de l'espace urbain et les problématiques de saturation des flux. Comme l'ont montré Ojeda et Pino (*op. cit.*), la spatialisation du commerce de rue donne lieu à différentes formes d'appropriations spatiales, telles que l'ancrage régulier et durable dans l'espace public et l'aménagement autonome d'espaces de vente (table, baraque). L'histoire de Petersen et du quartier du même nom montre que les politiques successives d'aménagement, guidées par des imaginaires de modernité en lutte contre le commerce de rue, ont paradoxalement alimenté les conflits socio-spatiaux, alors que ceux-ci représentaient l'un des principaux motifs d'intervention. Ce paradoxe renvoie à ce que nous qualifions de fabrique de la liminalité spatiale, qui se traduit par la relégation et la concentration croissante d'une part importante des activités marchandes dans les franges (occupation des trottoirs, de la rue, des places publiques), avec des droits d'occupation temporaires en tant que compromis politique. Cette lecture fait écho aux travaux sur les espaces intermédiaires que les transactions commerciales informelles peuvent créer ou exploiter (Monnet, 2006b ; Roulleau-Berger, 2003 ; Guèye, 2021 ; Lautier, 2006). L'analyse par le prisme des liminalités (5) spatiales et urbaines a fait l'objet d'un nombre croissant de travaux ces dernières années (Marinero, 2022 ; Lancione, Simone, 2021 ; Thomassen, 2016). À travers le récit de la territorialisation du commerce de rue à Petersen, la notion de liminalité permet de décrire la façon dont les tactiques des travailleurs pour (re)conquérir leurs places et les confrontations politiques avec les autorités alimentent les tensions croissantes sur l'espace. Elle met en

lumière la fragmentation de la représentation politique du petit commerce urbain, ainsi que les relations complexes avec les pouvoirs publics dans leur mode de gestion ordinaire de l'informalité (Batréau, Bonnet, 2016).

Méthodologie : regards croisés sur la gare de Petersen et les quartiers périphériques

Cet article reprend les résultats de différentes recherches conduites par les co-auteurs sur le site de Petersen. Dans le cadre de sa thèse, C. Guèye a conduit une ethnographie du commerce de rue à Petersen entre 2011 et 2014, mettant en évidence la diversité des compétences urbaines, sociales, économiques et politiques des acteurs dans leur lutte pour leur reconnaissance. Cette ethnographie s'est appuyée sur plusieurs séquences d'observation participante (entre 2011 et 2014), ainsi que sur des entretiens approfondis avec quinze actrices du commerce de rue à Petersen, abordant entre autres thématiques leurs rapports avec l'État et la municipalité. Elle a été complétée par la rencontre avec des représentants (2) de la municipalité de Dakar et des responsables (2) de l'Agence nationale d'appui aux marchands ambulants (ANAMA), afin d'apprécier les interdépendances et les conflits dans la gestion de ce problème public. Elle a été complétée par le traitement d'archives (2006-2013) et de documents publics témoignant des politiques sectorielles vis-à-vis du commerce de rue appliquées depuis la période coloniale.

De leur côté, en 2019 et 2021, A. Seferiadis et P. Trompette ont mené une double enquête dans le cadre de la conception du plan directeur du quartier de la gare de Petersen (voir la localisation du périmètre d'étude en figure 1), piloté par des consultants français spécialisés dans l'aménagement urbain (Trompette, Seferiadis 2021) (6). Ce travail, à visée de recherche-action, s'est attaché à cartographier les activités assimilées au secteur informel sur la base de questionnaires géolocalisés et d'entretiens (7), en particulier avec les représentants de groupements ou d'associations pour le recueil d'informations sur l'organisation des filières et des quartiers. Il s'est également appuyé sur la participation, aux ateliers de co-conception menés par les consultants français et le Cetud, d'une part, des représentants des pouvoirs publics (collectivités locales, agences gouvernementales), d'autre part, des actrices du transport artisanal et du commerce de rue. Ces ateliers ont donné lieu à un débat sur les diagnostics et projections de plans guides concernant leurs quartiers.

Figure 1 : Situation géographique du marché-gare de Petersen et périmètre de l'étude visant à l'aménagement du « quartier bas carbone »



Source : autrices selon données d'observation et relevés géolocalisés effectués en avril 2021 à partir du City Information Modelling (CIM) d'AREP (fond satellite, Mapbox, OpenStreetMap, Maxar)

Petersen, une gare-marché

Nous débutons notre récit par la mise en perspective historique des relations entre la gare et les activités commerçantes du site. Le quartier environnant affiche une forte identité marchande depuis l'époque coloniale. L'implantation de la gare routière de Petersen en tant que terminal de minibus intra-urbains, ainsi que des multiples parkings périphériques de bus interurbains (dénommés horaires (8)) et camions de marchandises, révèle l'interdépendance étroite entre les activités de transport et les marchés environnants, que ce soit pour le petit commerce de rue (ambulants, tabliers, gargotes) ou le déplacement des marchandises.

Du commerce au transport et vice-versa

Avant d'être aménagé en gare routière, l'îlot Petersen est historiquement un espace frontalier entre l'ancienne ville coloniale et le village indigène de la Médina. Du côté de la ville coloniale ou Plateau, le quartier de Sandaga, situé au nord de l'ancien bâtiment du marché éponyme, développe dès le début du XX^e siècle une forte identité commerciale. En immédiate proximité avec le port de Dakar, il prend son essor dans l'après-Première Guerre avec l'arrivée d'immigrés libanais investis dans le commerce d'articles manufacturés (Beeckmans, Bigon, 2016 ; Melly, 2010). Par la suite, plusieurs vagues d'implantation de grands commerçants se succèdent, parmi lesquelles, dans les

années 1980, les Mourides (9) (Ebin, 1992, 1995), qui circulent en Europe, aux États-Unis et en Chine, puis, à partir des années 2000, les immigrés Chinois (Diop, 2009 ; Diop, 2007 ; Diouf, Rendall, 2000 ; Guèye, 2021 ; Khouma, 2017). À partir des années 1980, la fin des mesures de protection des produits manufacturés sénégalais contribue à l'intensification de l'import-export. Nos enquêtes montrent qu'aujourd'hui, alors que la zone de l'ancien marché Sandaga demeure attachée au textile et à l'alimentaire, celle jouxtant Petersen accueille une grande variété de boutiques (vêtements, cuirs, cosmétiques, quincaillerie, électronique). Cette polarité commerciale fait de cet espace l'un des plus attractifs de la ville. Au sein du quartier d'affaires de Sandaga et dans sa périphérie, l'activité de commerce de rue connaît une intensification croissante, aux portes des boutiques ou dans des aires dédiées, comme le marché populaire Petersen.

La gare routière, communément appelée garage Petersen, est érigée dans cet îlot à la fin des années 1990 (Lombard, Bruez, 2008). Son implantation sur cette friche industrielle l'inscrit dès l'origine dans un processus de cohabitation étroite avec les activités de réparation et de vente de pièces mécaniques. Le site doit en effet son nom à l'ancienne huilerie détenue par l'industriel Petersen dans les années 1940, qui acheminait jusqu'à l'emplacement actuel les matières premières par chemin de fer. Puis, les rotations de camions remplaçant les wagons d'arachides ont été à l'origine de l'installation de mécaniciens dans des ateliers de fortune, bientôt rejoints par des vendeurs de pièces détachées (Khouma, *op. cit.*). Après la fermeture de l'usine de trituration à la fin des années 1970 (Mbow, 1999), la friche industrielle a été investie par de nombreux travailleurs informels (ferblanterie, menuiserie), dans des constructions de fortune. Nos entretiens soulignent la façon dont l'activité de la mécanique de seconde main a pris de l'ampleur au fil des années : boutiques et baraques, mais également stocks de pièces se sont multipliés, tandis que l'arrivée d'innombrables mécaniciens ambulants a transformé les rues environnantes en garages à ciel ouvert et d'épaves en attente de réparation. Attractive pour les jeunes apprentis sortis prématurément de l'école, la population des mécaniciens forme au fil des années l'un des plus importants marchés de pièces mécaniques de seconde main, nommé Crédit foncier (« Di foncier » ou « Du foncier » dans le langage courant).

Quartier d'affaires de Sandaga, marché Petersen, marché de la mécanique Crédit foncier : si le quartier environnant la

gare de Petersen a pu être qualifié de « souk tentaculaire (10) », c'est parce qu'il s'apparente à un marché régional à l'échelle d'un quartier, partiellement à ciel ouvert. Boutiques et cantines (11) des (semi)-grossistes sont le lieu d'approvisionnement d'une multitude de revendeurs qui redistribuent les marchandises dans les villes secondaires du Sénégal ou les capitales régionales des pays limitrophes (Ninot, Lombard, Lesourd, *op. cit.* ; Trompette, Seferiadis, *op. cit.* ; Marfaing, 2015 ; Khouma, *op. cit.*). Les tabliers (12) et vendeurs ambulants, constitutifs de ce tissu marchand, représentent une force de vente intermédiaire, facilitant le dégroupage et l'écoulement des invendus auprès d'intermédiaires marchands de taille plus modeste. Les rues périphériques à la gare routière – telles que l'avenue Faidherbe, les allées Papa Gueye Fall et Malick Sy, la rue Dial Diop ou encore la rue Félix Eboué – sont des lieux de stationnement de camions gros porteurs, taxis bagages (13) et bus horaires, qui transportent quotidiennement des marchandises dans les régions de l'intérieur (Trompette, 2024). Pousse-pousse et charrettes prennent le relais pour la logistique de proximité, tandis que les motos, taxi-bagages (triporteurs), taxis urbains ou clandos (taxis non réglementaires) assurent le transport de marchandises vers d'autres quartiers ou banlieues de Dakar, ou vers d'autres gares de bus interrégionales situées en périphérie, notamment la gare des Baux Maraichers.

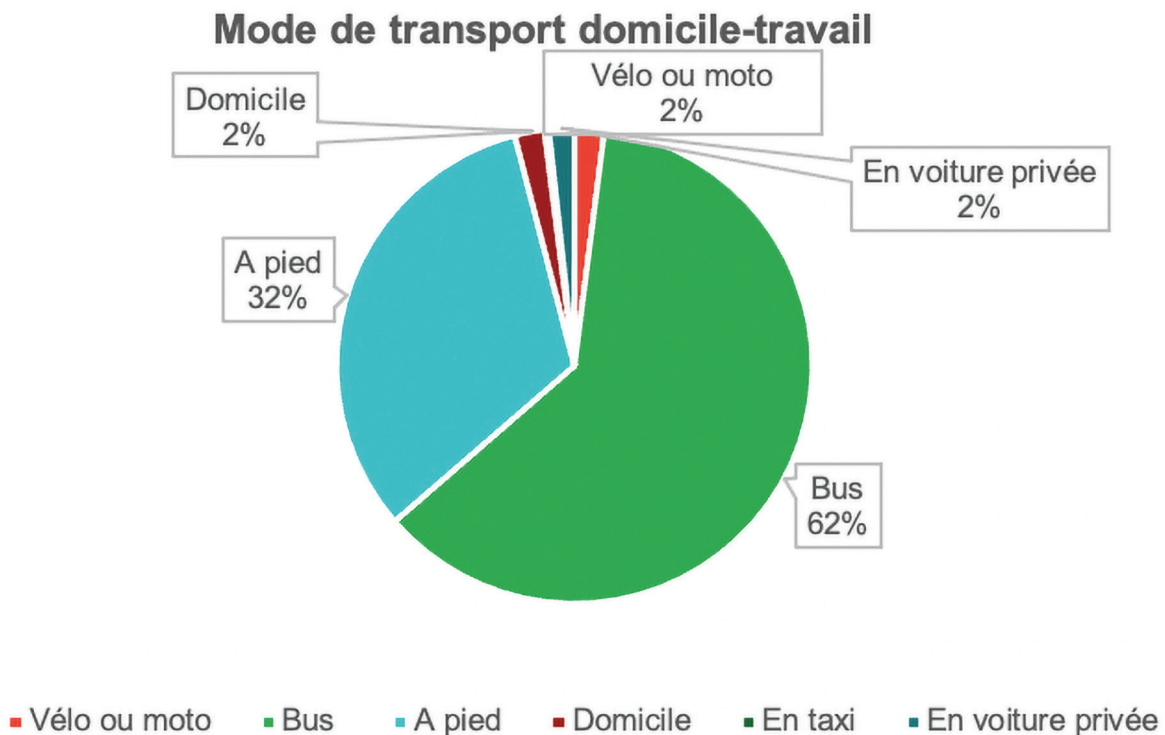
La multitude de vendeurs sur le site appelle également toutes sortes de petits services destinés aux travailleur-euses et acheteur-euses. Gargotières, vendeuses d'eau, de jus de fruit, d'arachides grillées, vendeuses ambulantes de fruits frais sont installées soit dans l'enceinte de la gare, soit en bordure des rues adjacentes, tandis que la vente de boissons locales (café Touba, thé, pousse-pousse Nescafé) est plutôt l'apanage des hommes. Dans plusieurs zones du quartier, sont regroupées des femmes lessiveuses, qui travaillent assises sur des seaux ou tabourets ou contre les murs, entourées de linge qui sèche sur des étendages de fortune. Nos enquêtes montrent que la plupart sont originaires de Thiès et Diourbel et ont fait des mécaniciens leur clientèle privilégiée. Comme pour d'autres polarités commerciales attractives au sein d'une grande capitale, ce quartier absorbe plus que d'autres la crise de l'emploi urbain et l'accroissement des circulations migratoires (rural-urbain ou transfrontalières). La vente de rue et la logistique marchande absorbent une masse importante de jeunes migrant.es, situés au bas de l'échelle des petits métiers du commerce.

La gare routière, nœud de convergence du transport artisanal et des flux de travailleurs

Chargés du transport entre les banlieues et le centre-ville de Dakar, les minibus de la gare routière de Petersen jouent un rôle central dans le déplacement des vendeurs et acheteurs à destination de cette place marchande. Celle-ci est en effet le point de convergence de nombreuses lignes de banlieues (14). En tenant compte des limites de l'échantillon, les résultats de l'enquête par questionnaire (figure 2), conduite à Petersen et dans ses environs, suggèrent que le bus est le mode privilégié de transport domicile-travail des travailleur-euses du site, combiné à la marche à pied (15). L'enquête souligne également la fidélité de ces derniers à leur quartier d'implantation, voire à leur espace de vente proprement dit, bien qu'ils ne bénéficient que d'un droit journalier pour exercer leur activité. 77,2 % des répondants travaillaient depuis au moins 10 ans sur le site, 41,3 % depuis au moins 15 ans (16).

L'intensité des migrations intra et interurbaines vers le Plateau, qui aboutit au doublement quotidien de la population du quartier (17), résulte de la polarité commerciale du site. Pour prendre la mesure de la centralité de la gare de Petersen dans le réseau intra-urbain, il faut cependant revenir à sa création, à la fin des années 1990, qui l'inscrit à la croisée des chemins de l'histoire du transport artisanal privé à Dakar. D'un côté, le nouveau terminal de Petersen remplace plusieurs gares routières informelles (18), jusqu'alors disséminées en divers endroits du centre-ville, créées et gérées par des regroupements de chauffeurs/transporteurs de minibus (19). Ces regroupements ont joué un rôle significatif dans le développement du transport urbain à Dakar, avec un parc de minibus en constante croissance entre les années 1970 et 1990, compensant l'insuffisance de l'offre publique (Lombard, Bruez, *op. cit.* ; Ndiaye et alii, 2009 ; Lombard, Ninot, Steck, *op. cit.* ; Olvera, Plat, Pochet, 2021 ; Cissokho, 2022). Les emblématiques « cars rapides », véritables icônes colorées du paysage culturel dakarois, représentent le

Figure 2 : Mode de transport domicile-travail des travailleurs du site de Petersen-Sandaga



Source : autrices à partir de l'enquête par questionnaire auprès de 254 commerçants de rue sur les sites de Petersen et Sandaga (Trompette, Seferiadis, 2021)

moyen de transport collectif le plus ancien, rejoint à partir des années 1980 par les « Ndiaga Ndiaye » (20) opérant initialement sur des trajets interurbains (Lombard, Zouhoula Bi, *op. cit.*). La relocalisation forcée des regroupements sur le site de Petersen relève d'une tentative de reprise en main par l'État de la régulation du transport urbain, jusqu'alors dominée par ces acteurs collectifs.

De l'autre côté, la création de la gare de Petersen est mise à l'actif d'une réforme du transport urbain menée sous l'égide de la Banque Mondiale, visant au renouvellement du parc de minibus, à la modernisation des infrastructures et à la réorganisation de la circulation (Mbow, *op. cit.* ; Ndiaye *et alii*, *op. cit.* ; Wade, Tremblay, Ndiaye, 2010). Le terminal est alors pensé comme un îlot multimodal (21) vers lequel vont converger les futures lignes urbaines dédiées aux minibus Tata, mis en service dans le cadre du programme de renouvellement du parc, et aux lignes de transport public de la compagnie Dakar Dem Dikk, à côté d'un parc de taxis urbains. Cette réforme bénéficie aux transporteurs historiques et à quelques nouveaux entrants dans le secteur, activant des liens de proximité syndicaux et politiques (Cissokho, 2012). La diversité des regroupements de chauffeurs (cars rapides, Ndiaga Ndiaye, Tata) et la cohabitation des acteurs publics (Dakar Dem Dikk) et privés dans l'enceinte de Petersen reflètent ainsi l'histoire conflictuelle de la structuration du secteur.

Le regroupement des anciennes gares informelles n'a pas seulement conduit à faire converger les lignes et cohabiter les regroupements de chauffeurs. Comme le montrent nos enquêtes, il a contribué à rassembler en un même lieu la multitude des travailleurs – petits métiers du transport (laveurs, receveurs, rabatteurs ou coxeurs), de la restauration des chauffeurs et voyageurs (gargotières) et ou de la vente – ayant trouvé leur place dans les anciennes gares et dont l'activité repose sur les réseaux d'interconnaissance et d'échanges. Au sein des micro-communautés de travailleurs que forment les gares, les chauffeurs assurent un double rôle de *bonding* et de *bridging* (22). Souvent originaires des périphéries dont ils assurent la desserte (Lombard, 2011), on les retrouve dans le rôle de parrains des nouveaux arrivants au sein de la gare (par exemple, les gargotières auxquels ils attribuent un emplacement), de garants des ventes à distance (transport de marchandises vers la banlieue) ou à crédit (objets de valeur type téléphone, parfum). Malgré la gêne occasionnée par les commerçants installés dans la gare et sur les

zones de passage, les chauffeurs développent une grande tolérance à leur égard, nouant des ententes avec ceux et celles qui représentent leur clientèle quotidienne. Ils demeurent ainsi les premiers alliés des milliers de travailleur-euses qui rejoignent quotidiennement le site de la gare et les quartiers limitrophes.

L'autogestion du site par les regroupements de chauffeurs est aussi une clé de compréhension du microcosme social dense que forme le garage Petersen. Elle renvoie à des modes de régulation inscrits dans l'histoire de ces groupes professionnels et des gares informelles (Cissokho, 2022). Nécessaire au prélèvement des taxes, le contrôle du trafic entrant et sortant constitue une source de revenus importante pour ces micro-corporations, dont une partie seulement est reversée à la collectivité locale. Lors de la création de la gare de Petersen, selon un schéma de rationalisation préconisé par la Banque mondiale, la délégation à un concessionnaire privé (23) visait à rompre avec ce modèle qualifié par S. Cissokho (2012) de « décharge » (24). La privatisation de la gestion est mise en échec en quelques années, consacrant la reconquête du contrôle de la gare par les regroupements au bénéfice du schéma de gouvernance hybride antérieur (Lombard, Bruez, *op. Cit.* ; Bredeloup, Bertoncello, Lombard, *op. cit.*). La gestion fait l'objet de conflits récurrents entre les regroupements et la mairie de Plateau, concernant l'organisation des services d'ordures et le système d'assainissement. La faillite des missions de service public engendre saleté, insalubrité et insécurité la nuit dans l'enceinte de la gare.

Au cœur d'un espace marchand dont elle est le poumon, la gare routière de Petersen participe à la conversion quotidienne du centre de Dakar en une (micro-)cité de commerçants, vendeurs itinérants et travailleur-euses attachés à ce site depuis de nombreuses années. La gare routière et les multiples garages de bus et camions disséminés aux alentours forment une infrastructure au service des places de marché environnantes, dédiées à l'import-export de marchandises, aux réseaux multiscalaires de vente de biens manufacturés ou pièces détachées, auxquelles viennent se greffer les activités de réparation ambulante, de restauration et de petit commerce alimentaire exercées par travailleur-euses du site. Pour comprendre les tensions paroxystiques engendrées par l'occupation de l'espace, il nous faut maintenant appréhender l'échec des politiques d'aménagement en lien avec les conflits de gouvernance, qui alimentent le déficit de régulation.

Des politiques urbaines entre répression et tolérance

Nœud de commerce, nœud de transport : la densité et les tensions croissantes sur l'espace qui ressortent des flux générés par les activités économiques de la gare et sa périphérie immédiate ont historiquement motivé de nombreuses initiatives des pouvoirs publics, à différentes échelles de gouvernance, pour réconcilier le centre-ville avec les imaginaires d'une ville moderne. Les politiques publiques ont alterné entre affrontement et négociation avec les économies populaires, en jouant sur plusieurs stratégies de régulation : désencombrer et libérer les espaces, canaliser les commerçant.es en aménageant des espaces d'accueil dédiés, transitoires (tels que des cantines) ou durables (centres commerciaux), contrôler la régulation des infrastructures clés, telles que la gare routière, sur la base de la délégation de l'exploitation à un opérateur privé. Déployées à Petersen et dans les quartiers, les opérations ont engendré diverses formes de liminalité spatiale et politique pour les travailleur.euses du site, en contribuant paradoxalement à intensifier les tensions dans l'espace.

Libérer l'espace : de la répression à l'émergence d'un contre-pouvoir politique des commerçants

Si l'ancienneté de la polarité commerciale de cette pointe de la presqu'île dakaroise est réelle, celle des politiques d'aménagement urbain, visant à réfréner l'économie de la rue et à la repousser vers les périphéries, l'est plus encore. Depuis la période coloniale, les encombrements humains sont traités par des mesures d'exclusion en fonction des impératifs de développement (Diop, 2002). Les politiques de la ville au début du dernier siècle, en particulier dans cette aire d'implantation coloniale, sont alors marquées par des préoccupations hygiénistes (liées aux épidémies récurrentes de peste et de fièvre jaune) et la peur des mouvements d'insurrection (Faye, Thioub, 2003; Goerg, 2006). La volonté d'ériger une ville aseptisée, conforme à l'idéal de la ville occidentale du XIX^e siècle (Lardeux, 2011), coexiste avec la phobie de l'autre. Après l'indépendance du Sénégal en 1960, le projet modernisateur de la ville est pensé dans la continuité de cette stratégie de lutte contre les encombrements humains. Dès cette période, débutent des programmes de réaménagements visant la sédentarisation des acteur.rices du commerce de rue. En 1974, des cantines sont ainsi construites au marché de Sandaga. Ces programmes se combinent avec la poursuite des mesures coercitives visant particulièrement « l'ambulantage » (Monnet, 2006a).

Le renforcement des prérogatives de l'État local dans le maintien de l'ordre public, la gestion des halles et marchés, avec le processus de décentralisation, influencent également la politique de répression directe qui s'organise sous forme d'opérations de déguerpissement. À la gare de Petersen, une première opération de désengorgement est lancée en 2001, à l'occasion de la visite du roi du Maroc, Mohamed VI, au Sénégal. L'annonce par l'autorité préfectorale du succès retentissant de cette opération d'éviction est cependant de courte durée puisqu'à partir de 2005, de nouveaux acteur.rices du commerce de rue, majoritairement des jeunes, refusent de se déplacer dans les zones de recasement et réinvestissent le rond-point de Petersen, entraînant la résurgence des opérations coup de poing. Née en 2005, l'association Petersen extérieure, misant sur l'influence politique et spirituelle des cheikhs mourides sur l'autorité publique, négocie la préservation de cet îlot de résistance, dans un climat de répression généralisée envers le commerce de rue.

Si les déguerpissements s'atténuent, c'est notamment en raison de la politisation des groupements de marchand.es de rue, à la suite des émeutes de 2007, une épreuve de force qui reconfigure profondément leur rapport au pouvoir public en donnant un contour nouveau à cette lutte ancienne contre les encombrements humains. Les collectifs constitués font désormais valoir leur pouvoir électoral par le contrôle du vote de la rue, favorisant la plus grande prudence dans le recours à la violence. Convaincues de leur poids sociopolitique, les associations de défense des droits des marchand.es ambulantes se multiplient, avec le slogan « Touche pas à ma table », mettant en exergue la particularité de l'espace urbain en tant qu'espace de confrontation entre forces sociales, mais également de compromis et de transaction (Lardeux, *op. cit.*). Les organisations regroupant des ambulantes étaient inexistantes avant 2007 ou faiblement dotées en pouvoir de négociation, contrairement aux organisations de transporteurs. Celle de Petersen est sans doute une association pionnière, fondée par des petits commerçants qui ont enduré ensemble l'épreuve du premier déguerpissement au port. Cette conscience aigüe de leur singularité a donné lieu à une organisation syndicale non formalisée et sans résonance publique notable jusqu'en 2007.

Le caractère erratique des mesures d'assainissement de l'espace public restitue toute l'ambivalence de la logique de l'État, partagé entre la reconnaissance implicite de la légitimité

sociale et économique de ces activités marginales et la nécessité de les normaliser, lorsque celles-ci prolifèrent ou reflètent une image trop marquée d'anarchie.

Fortune et infortune du commerce de rue : l'ambivalence des collectivités locales

Alors que la constitution des travailleurs du commerce de rue en force collective et politique atténue le recours aux stratégies répressives, d'autres raisons ouvrent la voie à des compromis avec les pouvoirs publics locaux. À partir de 2014, avec l'entrée en vigueur de l'acte III de la décentralisation, la perception de droits de place ou patentes (25) associés à l'activité des marchés revient aux communes. Ces taxes sont étendues à toute activité de commerce s'exerçant sur le territoire communal, qu'il s'agisse de la vente ambulante, du stationnement des transporteurs (bus horaires, camions, taxi bagages), du transport à bras (pousse-pousse) ou en charrettes, avec une collecte quotidienne par les agents de mairie (26). Grâce aux taxes, l'occupation spatiale par les activités marchandes constitue une source de revenus substantielle pour les collectivités (27), dont les capacités financières sont souvent limitées. Elles sont incitées à rechercher des compromis avec les acteurs du commerce de rue.

Outre le développement d'une certaine tolérance à l'égard des acteurs du commerce et du transport, les collectivités locales visent à sédentariser les activités marchandes pour mieux se saisir de la rente économique qu'elles procurent. Particulièrement répandue dans les quartiers Sandaga et Petersen (Bredeloup, Bertoncetto, 2009 ; Diop, 2009 ; Marfaing, *op. cit.* ; Khouma, *op. cit.*), la « cantinisation » des espaces publics est particulièrement symptomatique de cette ambivalence politique en matière de gestion urbaine. Les collectivités locales laissent libre cours au développement de ce type d'aménagement (Diop, 2009), qui s'inscrit durablement dans le paysage dakarois. L'implantation publique de cantines peut intervenir à la suite de situations de crise, telles que des incendies ou des délocalisations motivées par des plans d'aménagement urbain, que ces derniers soient à l'actif des collectivités elles-mêmes ou d'autres acteurs de la gouvernance urbaine (ville de Dakar, État sénégalais). Elle intervient comme une solution temporaire de compromis pour reloger des marchand.es. Sur l'ancien terre-plein du marché Petersen, un programme de construction de cantines en préfabriqué, porté par la mairie de Dakar Plateau (îlot Sogedak (28)), est développé en 2021 pour

accueillir les marchand.es dont les cantines ont brûlé lors des derniers incendies.

Autre forme de canalisation des activités commerciales, les centres commerciaux qui traduisent de manière plus tranchée l'ambition de sédentariser les marchand.es de rue. On peut aujourd'hui recenser de nombreux centres commerciaux construits après 2000, dans le cadre de partenariats publics-privés avec les collectivités locales (Khouma, *op. cit.*). La stratégie rationnelle de relocalisation des marchand.es ambulants, avec des aménagements financièrement accessibles, a été par exemple tentée dans le centre commercial Felix Eboué (29), ciblant de façon privilégiée les marchand.es précaires. Outre une architecture relativement austère, sa position géographique à distance des flux de Petersen et Sandaga, accentuée par son enclavement, a conduit rapidement les marchand.es à le désertter, en dépit de premiers investissements dans la place (figure 3). Dans le contexte de restriction drastique du commerce de rue liée aux travaux du BRT, seuls les premiers étages du centre commercial sont occupés, parfois sous forme de simple dépôt de marchandises. L'insuccès de plusieurs centres commerciaux (Felix Eboué, El Hadji Maodo Sylla près de la grande mosquée), censés canaliser l'implantation des tablier-ères, réduire l'occupation de la rue par les ambulantes et accroître l'offre de magasins, donne lieu à un scénario similaire à celui des déterritorialisations forcées : les marchandes réinvestissent rapidement leur place, parfois avec des équipements de fortune (tables, baraques, voir figure 4).

La fabrique d'une liminalité spatiale

Les tensions en matière de gestion urbaine et d'aménagement commercial révèlent une situation paradoxale. Les centres commerciaux, censés satisfaire une demande de places importante, perdent rapidement leur attractivité dans un contexte de concurrence intense des vendeur.eus.s de rue ; avec pour conséquence des étages transformés en dépôts ou en ateliers.

Les installations et droits d'occupation temporaire accordés par les collectivités locales aux commerçants légitiment l'activité des tablier-ères, le stationnement des transporteurs et la cantinisation tous azimuts. Autour de Petersen, celle-ci se révèle *in fine* un vecteur de rétrécissement de l'espace urbain, auquel s'ajoutent les dégradations durables consécutives aux incendies. Au fil des années, différents processus de délocalisations forcées (après des incendies, lors de travaux de construction, dans le cadre d'aménagements urbains) déplacent les

Figure 3 : Le centre commercial Felix Eboué, déserté



Figure 4 : Tabliers et cantines installés sur la voie de passage des bus



Photos : A. Seferiadis et P. Trompette, 2021

activités qui se concentrent davantage dans les espaces restants. Celles-ci se reconstituent dans les quartiers adjacents, dans un entre-deux prolongé dans le temps, que nous qualifions de liminalité spatiale. L'avenue Petersen est ainsi peuplée d'ancien-nes cantinier-ères, redevenus tablier-ères après avoir vu leur matériel incendié ou avoir été déguerpies de certaines zones. Les marchand.es dont la cantine et le stock sont partis en fumée ou ont été détruits se concentrent dans d'autres espaces, tandis que les stocks sauvages de marchandises s'accumulent sous les étals ou se dispersent dans des étages de bâtiments voisins.

La tension sur l'espace s'intensifie à mesure que se déploie le dispositif de polarisation stratégique assurant l'emprise sur les flux, à Sandaga et en immédiate proximité avec la gare. À l'entrée de la gare, des tablier-ères de l'ancien marché Petersen, qui proposent de multiples produits (vêtements, chaussures, sacs, cosmétiques, denrées alimentaires), sont contraints de déplacer leur table ou leur portant en fonction de la présence des bus. Repoussées aux frontières de la gare lors de sa création, les activités liées à la réparation mécanique et au commerce des pièces détachées, en manque chronique de parking et d'espaces de vente, ont progressivement reconquis leur aire d'implantation (figure 5). D'autres types de vente – alimentation, vêtements, produits manufacturés – gagnent au fil du temps de l'emprise sur la gare. La concentration des activités de transport et de commerce accentue la concurrence entre elles (Wade, Tremblay, Ndiaye, *op. Cit.*; Ndiaye et alii, *op. cit.*).

Nouveau quartier, nouvelle gare

Pour quel imaginaire urbain ?

« Comment combiner l'implantation de l'un des principaux pôles d'échange du transport urbain et la transformation d'un quartier ? » ; « Comment faire évoluer un quartier informel en un modèle urbain durable ? » (30) : ces questions et enjeux animent les consultant.es français intervenant en partenariat avec le Cetud pour la conception du plan directeur de la zone, sur un périmètre isochrone de cinq minutes à pied autour de la gare. La projection du futur quartier « bas carbone », sur laquelle travaillent les développeurs, porte sur le long terme (10 à 15 ans), à la différence du programme d'aménagement de la ligne et du terminal de Petersen, également piloté par le Cetud (31). L'objectif assumé est d'élaborer différentes visions d'un nouveau modèle urbain, à l'appui de politiques volontaristes cherchant à maîtriser les mutations que va connaître le

quartier. L'aménagement du terminal du BRT est en effet associé à deux autres dynamiques d'envergure : l'accueil des Jeux olympiques de la jeunesse de 2026 et la mise en œuvre de la ligne de Train express régional (TER), dont la gare d'arrivée est située à proximité de Petersen. Ces différents projets peuvent tout autant révéler de grands potentiels de développement territorial qu'être des accélérateurs de spéculation foncière, de fragmentation et de privatisation de la ville.

La double temporalité des politiques urbaines avec, d'un côté, le chantier du BRT, de l'autre, la construction d'une vision à long terme pour le quartier, fait cependant cohabiter deux formes d'interaction des pouvoirs publics avec les acteur-rices de la ville, en particulier les populations habitantes (résidentes et travailleur-euses). D'une part, la mise en œuvre de la ligne BRT progresse à marche forcée, avec l'échéance d'une mise en service en 2024. Suivant les recommandations de la Banque mondiale, sous-tendues par des normes de gouvernement humanitaire (32), sa mise en œuvre passe par le recours à des dispositifs d'indemnisation des Populations affectées par le projet (PAP), incluant les activités de vente de rue situées sur son emprise. Jalonnées d'opérations de communication, consultation et recensement, ces mesures font l'objet de confrontations avec les commerçant.es de la rue implanté.es sur le tracé du BRT (33), qui, même indemnisés, attendent généralement la mise en œuvre effective des opérations de libération d'emprise (déguerpissement, destruction) pour quitter les lieux. D'autre part, le projet de réaménagement du quartier piloté par les consultants (34) est orienté vers la production de nouveaux imaginaires urbains, qui doivent répondre à des exigences de financiarisation, de durabilité (gouvernance, impacts environnementaux) et d'inclusion sociale (informels, populations vulnérables). Il ouvre à des formes variées de concertation avec les multiples protagonistes de ce devenir urbain (ville de Dakar, collectivités locales, acteurs du transport, représentants ministériels (cadastre), dont les acteur-rices et représentantes de la société civile : ONG, collectifs d'habitants, représentant.es du secteur informel (transport, commerce, populations vulnérables). Réunions, consultations, ateliers participatifs, enquêtes sociologiques appuient ce processus de définition d'un nouveau modèle urbain.

La place des acteur-rices du secteur informel, au sein de cet espace collectif d'élaboration du devenir urbain, fait écho à la pluralité d'ordres normatifs qui ont historiquement construit la qualification du « problème public » (Gusfield, 2009), que

Figure 5 : Déchargement d'un container de pièces mécaniques et vente à même la rue



Photo : A. Seferiadis et P. Trompette, 2021.

représentent le commerce de rue et l'habitat spontané et précaire. La périphérie de Petersen est caractérisée par un fort encombrement des flux de circulations, mais aussi des poches d'habitat et de conditions de travail que l'on peut qualifier d'indignes, des pollutions concentrées dans la gare et le secteur de la mécanique ou encore des situations de précarité des travailleurs. Les mobilisations politiques de ce prolétariat urbain l'ont fait émerger comme enjeu politique. Pour les consultants, il s'agit de promouvoir des modèles de développement urbain dans les Suds qui convoquent de nouvelles représentations : celles d'une informalité consubstantielle des dynamiques d'urbanisation, avec laquelle doit composer la fabrique urbaine pour éviter de radicaliser les fractures socio-spatiales, tout autant que les détournements et résistances à la faveur de nouveaux conflits d'usage. En même temps, le chaos urbain du commerce de rue fait encore obstacle à l'imaginaire d'une capitale moderne, fluide, durable et inscrite dans les flux mondiaux.

En quête d'inclusivité

Les projections du futur quartier élaborées par les développeurs cherchent à bâtir des compromis entre les acteurs de la ville et à apporter une réponse spatiale et matérielle à leur cohabitation conflictuelle, selon un principe d'inclusivité. La méthodologie de l'étude intègre la compréhension des problématiques de tension sur l'espace et de gouvernance urbaine basée sur la consultation de l'ensemble des parties prenantes, ainsi que, via l'enquête sociologique, la prise en compte des acteurs du transport artisanal, du commerce de rue et des initiatives habitantes. Elle inclut également des ateliers de co-conception du quartier avec ces mêmes acteurs, dont des ateliers dédiés aux représentants du secteur informel. Ces représentants d'activités faiblement légitimées investissent les dispositifs de concertation et sont porteurs d'une même revendication : préserver leur ancrage dans cette place marchande et l'accès aux flux, sortir de la liminalité pour être réintégrés dans la ville future. Le rêve d'une place de marché stable ou d'une cantine aménagée, bien située et financièrement accessible à tous, est dans toutes les têtes. Est d'ailleurs régulièrement évoquée la promesse que représente le nouvel îlot Sogedak, composé de quelques centaines de cantines en préfabriquées, en immédiate proximité de la gare Petersen, négocié avec la mairie de Dakar Plateau en remplacement de l'ancien marché Petersen détruit par un incendie. Les groupements représentés sont de

nature variable : certains ont des niveaux d'institutionnalisation avancés, avec une structuration de la représentation (élection), une formalisation en groupement (GIE), et un poids politique (alliance avec des syndicats, des élus), comme ceux du secteur de la mécanique ou du transport. D'autres se sont constitués à la suite de délocalisations subies (incendies, travaux d'aménagement), ou de menaces de délocalisation liées aux enjeux du BRT. Les groupements de femmes et des plus vulnérables relèvent de l'auto-organisation informelle, répondant essentiellement à des besoins de solidarité sociale et financière (microfinance informelle, type tontine). Leur participation à la concertation tient pour beaucoup aux normes d'inclusivité des projets de développement. Les ateliers participatifs constituent l'un des lieux parmi d'autres d'interactions avec les concepteurs et pouvoirs publics (Cetud, mairies). Pour les petits métiers du commerce et de service, leur capacité à exister politiquement dans les espaces de concertation demeure fragile, la légitimité de la représentation étant parfois contestée. Elle se calque sur celle qui se construit dans l'espace urbain : elle est cantonnée à une sorte de liminalité politique, qui leur accorde une place dans les dispositifs de consultations, avec un faible pouvoir d'infléchissement.

Des modes d'existence invisibles de la ville durable

Les projections du futur quartier envisagent la densification des logements en immeubles étagés, incluant des solutions écologiques (architecture, solaire, assainissement), la végétalisation du quartier (espaces verts et piétons), ainsi que le développement d'un réseau de voies de circulation, dont des voies cyclables (voir le plan d'occupation figure 6). Pour les immeubles, la valorisation du logement tertiaire par la capture du foncier doit servir de levier au financement d'équipements publics et commerciaux. Une partie de ces équipements est dédiée aux commerçants de rue, avec notamment la conception de halles ouvertes abritant un marché de plain-pied au cœur des flux piétons, qui jouxte la future gare intermodale du BRT, ainsi qu'un village de l'artisanat pour les cordonniers de la Médina. L'aménagement, en périphérie de la gare, de deux parkings dédiés à la logistique marchande pour les camions et bus est prévu dans les plans. Dans cette programmation urbaine proposée par les consultants, la liminalité spatiale du commerce de rue est en partie renégociée, en s'appuyant sur les connaissances collectées dans le cadre de l'étude sociologique. Les activités marchandes de Petersen sont davantage visibilisées et intégrées dans la conception urbaine du site.

Figure 6. Projection du futur quartier Petersen



Source : « Quartier Bas Carbone. Pour le quartier de la Gare Petersen Plan d'aménagement du territoire et plan financier pour le développement d'un modèle de quartier bas carbone »

Présentation finale mars 2022 (AREP)

Du côté des agences gouvernementales et des collectivités, la consultation des acteur-rices de la ville reflète la complexité et les conflits de gouvernance de la capitale. La ville de Dakar et les agences de l'État demeurent intéressées par l'esthétique de nouvelles formes urbaines, les potentiels de repeuplement tertiaire et la reconquête d'emprises foncières, qui génèrent des ressources supplémentaires. L'équation pour les collectivités locales est plus complexe : elles souhaitent ne pas perdre les bénéfiques des activités commerciales et de transport, y compris celles du commerce de rue, qui constituent des ressources financières importantes, tout en espérant profiter des changements impulsés par les programmes de modernisation.

Du côté des résidents et actifs, la fragilité de la représentation politique rend encore difficile l'accès à une forme de citoyenneté urbaine coproductrice de la ville dans les projets d'aménagement. Cette ambition de co-production s'incarne dans des initiatives collectives qui revendiquent la possibilité de penser le futur du quartier. Plusieurs d'entre elles existent à Petersen. Certains groupements structurés ont pu établir au fil des années des plans-guides porteurs de visions de futurs souhaitables. Les mécaniciens ont rédigé un document dans lequel ils proposent des avancées sur les conditions de relocalisation. De même, les habitantes de Khadim Rassoul (35) ont produit un plan d'urbanisme intégrant à la fois logements sociaux, ateliers productifs et emplacements dédiés à la vente, tout en intégrant des dispositifs de location foncière. Ces processus sont porteurs de visions collectives du développement, qui dépassent la simple défense d'acquis ou d'intérêts spécifiques au groupement ; ils traduisent avant tout des problématiques d'habitat, d'encombrement de l'espace, de cohabitation, avec une demande d'accès croissant aux dispositifs institutionnels.

La liminalité politique des acteur-rices du commerce de la rue invisibilise un ensemble de pratiques qui, paradoxalement, pourraient avoir leur place dans les conceptions contemporaines, tout aussi normatives mais plus légitimes, de la durabilité. Les nombreuses activités de recyclage du site ne se rapprochent-elles pas du principe de l'économie circulaire ? Le secteur de la mécanique, s'il représente une source de pollutions dans l'espace public (huile, déchets), maintient un parc automobile de seconde main et constitue un vivier compétences de *remanufacturing*, ainsi qu'un moyen d'inclusion par l'apprentissage de nombreux jeunes sortis prématurément du

système scolaire. De même, les vendeuses et gargotières qui participent à l'approvisionnement alimentaire du centre-ville, en distribuant fruits et légumes achetés à l'aube sur les marchés de Pikine ou Thiaroye, participent à des formes de circuits courts. En interdépendance étroite, gargotières ou vendeuses ambulantes livrent des aliments sur leur lieu de travail ou d'habitation. Le transport en charrette à bras, depuis les marchés de la Médina jusqu'aux points de vente, ou encore la vente de produits sur les lieux de transit des passagers (gares routières) évitent de multiplier les déplacements motorisés. Souvent perçus comme encombrant la chaussée et obstruant la circulation des voitures, ils représentent des modes de mobilité durable peu nuisibles à l'environnement ou à la santé. Nombre d'activités emblématiques des circuits courts, en particulier le recyclage et l'alimentation, ou de mobilités douces, pourraient ainsi être valorisées. Or ces activités socio-économiques demeurent rarement intégrées dans les projets urbains. Bien qu'appartenant aux marges, elles sont pourtant porteuses de potentialités et de dynamiques d'écosystèmes durables.

CONCLUSION

En partant de l'observation, à Dakar, du travail de programmation d'un futur urbain pour le quartier Petersen et des arènes de concertation entre les acteur-rices de la ville, cet article a tenté de remonter le cours de l'histoire qui, au fil des luttes spatiales et politiques, a façonné les formes urbaines hétéroclites de cet espace. Le récit a mis en scène plusieurs histoires imbriquées : celle de la création de la gare de Petersen dans une friche industrielle investie par les petits métiers de l'artisanat, qu'elle n'aura de cesse de repousser hors de ses frontières poreuses ; celle de la fusion de gares qui a rassemblé les microcosmes communautaires de l'économie urbaine dont les chauffeurs constituent l'épine dorsale ; celle de l'interconnexion entre la logistique des flux de travailleurs, gérée par les acteurs du transport artisanal, et les marchés populaires, annexes du quartier d'affaires de Sandaga, inscrits dans les réseaux marchands internationaux ; et enfin celle des interactions entre les pouvoirs publics et les acteur-rices du commerce de rue, oscillant entre stratégies de répression et stratégies de canalisation.

Ces histoires imbriquées offrent des clés de compréhension de l'apparent chaos urbain quotidien qu'incarnent la gare Petersen et sa périphérie immédiate, en décrivant les liens étroits entre les réseaux de mobilités et les places de commerce

environnantes. L'attachement marchand des travailleurs à ce site se construit au fil des années à travers l'identification à un emplacement et la formation de liens sociaux et commerciaux. Il explique également leur résistance, entre lutte et contournement, aux différentes tentatives de régulation de l'espace. De la même manière que L. Weinstein (2014) décrit comme durable le bidonville de Dharavi, à Mumbai, où les habitants ont réussi à conserver leur place au sein de la mégalopole, en dépit de pressions financières et institutionnelles, le quartier de Petersen révèle une résilience spatiale et sociale des travailleurs du transport artisanal ou du commerce. La structuration politique des commerçants de rue participe de ce processus de résilience, au prix d'une liminalité spatiale toujours plus intense. Les déterritorialisations forcées conduisent à la concentration des tabliers dans des espaces toujours plus étroits et des aménagements provisoires. Ce provisoire urbain, qui recolonise ses propres espaces, tout en étant toujours plus concentré, alimente la liminalité de l'économie urbaine de la rue. La gare de Petersen est l'épicentre de ce phénomène au sein du quartier.

La situation de liminalité se prolonge dans le temps. Comme le suggère I. Marinaro (*op. cit.*), dans sa description du secteur informel à Rome, elle renforce la vulnérabilité des acteur·rices maintenues dans un temporaire permanent, entretenu par les stratégies ambivalentes des pouvoirs publics. Si les activités de la rue banalisent et se sédimentent dans l'espace, elles n'en sont pas moins exposées à la menace des mutations du paysage urbain au rythme des projets publics ou privés. L'émergence d'initiatives autonomes de projection se construit dans les marges, à partir de collectifs auto-organisés. Dans le même temps, la contestation s'amplifie de façon continue, au fil du flux et du reflux des stratégies de remise en ordre par les autorités publiques. En dehors des manifestations et des émeutes, la structuration politique demeure encore insuffisante (ou canalisée par la corruption) et peine à s'incarner dans une

citoyenneté urbaine légitime, nécessaire à la co-production de la ville. Actualisée comme problème public avec lequel il faut compter, l'économie de la rue tend à s'intégrer dans les imaginaires urbains des développeurs. La représentation des acteurs demeure contrainte par sa liminalité politique (Sauders, 2008), qui les tient à distance des dynamiques synergiques de fabrique de la ville durable (Pham-Truffert et alii, 2020).

Pascale Trompette est directrice de recherche en sociologie au CNRS, au laboratoire de sciences sociales Pacte, Université Grenoble Alpes, CNRS, Sciences Po Grenoble. Ses recherches en sociologie des marchés concernent les formes d'organisation des agencements marchands et leur dynamique. Elle s'intéresse au recours aux mécanismes de marché dans les politiques de service public. Ses travaux récents portent sur les marchés de « biens et services essentiels » en Afrique. pascale.trompette@umrpacte.fr

Anastasia-Alithia Seferiadis est chercheuse en sciences sociales à l'Institut de recherche pour le développement (IRD), au Laboratoire Population Environnement Développement (LPED), Aix Marseille Université, IRD. Titulaire d'un doctorat en sciences transdisciplinaires, ses recherches intègrent à la fois une approche interdisciplinaire et intersectorielle, c'est-à-dire une co-construction des connaissances avec des acteur·rices académiques et non académiques. Ses travaux s'intéressent aux modèles de développement alternatif et en particulier aux manières dont les systèmes de genre interagissent avec les initiatives qui proposent une transition vers la « durabilité ». anastasia.seferiadis@ird.fr

Cina Guèye est docteure en socio-anthropologie des universités Gaston Berger de Saint-Louis du Sénégal et Lumière-Lyon 2. Elle est affiliée au GERM (Groupe d'études et de recherches sur le genre, l'environnement, la religion et les migrations) de l'université Gaston Berger de Saint-Louis et évolue parallèlement dans le monde de la solidarité internationale en tant que chargée d'évaluation et de capitalisation chez Equipop. Ses travaux actuels portent sur les marchés du travail urbains, la budgétisation sensible au genre dans les politiques publiques. sarafinacg@gmail.com

NOTES

(1) Un BRT appelé en français bus à haut niveau de service (BHNS) est un transport de masse par bus de grande capacité circulant sur une voie exclusivement réservée. C'est un système de transport collectif en site propre (TCSP), à l'image d'un tramway.

(2) Depuis les années 1970-1980, des concepts tels que celui du TOD – *Transit oriented development* – ont défendu des démarches et approches globales dans les projets urbains, jouant sur les effets de synergie entre aménagement des transports et des mobilités et développement urbain (Dittmar, Ohland, 2012). L'approche TOD pour le BRT de Dakar est revendiquée dans le projet « Conception du quartier bas carbone autour de la gare de Petersen », objet d'étude de cet article.

(3) Les regroupements gèrent le remplissage des bus et l'ordre de rotations des minibus en assurant l'équité de traitement entre les chauffeurs. Les bénéficiaires tirés des adhésions et taxes prélevées à l'entrée sont redistribués aux apprentis et anciens chauffeurs (retirés de l'activité), qui occupent les métiers secondaires du transport au sein de la gare (notamment coxeurs), ainsi qu'à chacun des membres en cas de besoin (caisse sociale).

(4) Le terme de garage est couramment utilisé pour désigner n'importe quel espace de stationnement, quel que soit sa dimension – allant d'une place à un grand parking équivalent à une gare – approprié spatialement par les acteurs du transport (camions, minibus, taxis, taxis clandestin ou clando, moto deux-roues) et destiné au stationnement des véhicules en attente de remplissage. Dans la majorité des cas, la mairie concède ce droit d'occupation moyennant une taxe mensuelle.

(5) Empruntée aux travaux anthropologiques sur les rites, la notion de liminalité désigne des positions qui ne sont ni à la marge, ni dans la norme. Selon Victor Turner (1969), la liminalité est un « espace de puissance et de potentialité », dans lequel l'ordre du monde tenu pour acquis cesse d'exister et de nouvelles formes émergent, souvent de manière imprévisible.

(6) L'enquête a mobilisé plusieurs étudiants et étudiantes en sciences humaines des universités Gaston Berger de Saint-Louis du Sénégal et de Grenoble Alpes. Les autrices remercient Gafou Diop, Ameth Bah et Thiemokho Coulibaly pour leur contribution précieuse aux enquêtes de terrain, et Gwladys Pégon et Bah Adira pour leur appui au traitement des données.

(7) 146 entretiens ont été réalisés, représentant 47 heures au total. La moitié est constituée d'entretiens courts (moins de 30 minutes), effectués en complément de la passation du questionnaire. Les autres ont duré entre 30 minutes et 1h (n=42) ou plus d'une heure (n=30).

(8) Les bus horaires sont des bus de transport en commun interurbain, assurant des liaisons entre la capitale et les villes secondaires ou d'autres villes de pays limitrophes. Le transport de passagers, parmi lesquels de nombreux revendeurs ou colporteurs, se double de nombreux bagages sur les toits et dans les cales. La dénomination d'horaires est liée au fait que ces bus partent à heure fixe (généralement autour de 11h), contrairement aux autres qui attendent leur remplissage complet pour partir.

(9) Fondée à la fin du 19^e siècle, la communauté mouride est une confrérie musulmane avec pour doctrine l'assiduité au travail. Elle est particulièrement dynamique au plan commercial. Elle joue au Sénégal un rôle religieux, économique et politique majeur (Cruise O'Brien, Diop, Diouf, 2002).

(10) L'expression est utilisée dans un article de la plateforme AllAfrica : « Petersen et Sandaga : les souks de Dakar tentaculaires » [En ligne] (consulté le 20/02/2023) Disponible à l'adresse : <https://fr.allafrica.com/stories/200711150540.html>.

(11) Les cantines sont des constructions plus ou moins abouties, en bois, métal ou parpaings, disposées sur la voie publique, en prolongement des bâtiments ou le long de murs de séparation, ou encore sur des places de marché (Petersen).

(12) Vendeurs de rue étalant leurs marchandises à même le sol.

(13) Les taxis bagages sont des minibus réservés au transport de marchandises.

(14) Vers/depuis Patte d'Oie, Liberté 6, Grand Yoff, Case Bi-Cambéréne, puis, en s'éloignant vers/depuis Thiaroye, Guédiawaye, Tiare-Yembeul, Keur Massar, Rufisque, Bargny, Bambilor, Sangalkam.

(15) Le Cetud évalue le nombre de déplacements à Dakar à 7,2 millions par jour. Ces déplacements sont dominés par la marche à 69,7 %. 61 % des déplacements motorisés s'effectuent en transports publics, les premiers motifs étant le travail et les achats (Setec, 2023).

(16) L'enquête ayant porté sur une population relativement âgée (âge moyen de 40 ans ; plus de 50 % a plus de 39 ans), cette donnée indique que les travailleurs ont tendance à demeurer fidèles à leur lieu d'activité, du fait de l'existence de réseaux de clients et revendeurs stabilisés et de l'intérêt économique du site.

(17) Selon le maire de Dakar-Plateau, Alioune Ndoye, « [...] [l]e plateau est le réceptacle du double de sa population quotidienne. On est à 400 000 habitants, chaque jour au Plateau, on reçoit plus de 800 000 personnes », *L'Info*, 5 juillet 2021 [En ligne] (consulté le 20/02/2023) Disponible à l'adresse : <https://toutinfo.net/2021/07/05/alioune-ndoye-maire-dakar-plateau-jai-le-droit-avec-moi-sur-le-marche-sandaga/>.

(18) Faidherbe-Petersen (garage le plus proche, présent dès sa création), Tolbiac et Esso Port (déplacé en 2001).

(19) Les regroupements de chauffeurs sont organisés en « groupements d'intérêt économique » (GIE), qui correspondent à une forme juridique souple de regroupements de personnes (au moins deux) et de moyens impliqués dans une activité économique commune.

(20) Du nom du principal transporteur à l'époque de leur introduction.

(21) Wade, Tremblay et Ndiaye (*op. cit.*) décrivent la gare de Petersen comme « formatée Banque Mondiale ». Sa conception intègre trois aires de stationnement, une pour les autobus publics Dakar Dem Dikk, une pour les cars rapides, Ndiaga Ndiaye et Tata, et une pour les taxis.

(22) Au sein de la théorie des réseaux sociaux, la distinction renvoie à deux modalités à la fois structurelles et fonctionnelles du capital social : celle qui cimente les liens au sein d'un groupe social donné (*bonding*) et celle qui permet d'établir des ponts entre groupes sociaux différenciés (*bridging*) (Granovetter, 1973). Voir aussi Seferiadis et alii, 2015.

(23) La gestion a été confiée en 1999 à un concessionnaire, la SAGES (initialement assistée par la société VIMAX et la ville de Dakar), jusqu'alors gestionnaire du stationnement privé du quartier du Plateau.

(24) Chargés de la perception des taxes pour les collectivités locales, les regroupements régulent également la vie des gares (police de proximité, régulation des flux).

(25) Toutes les activités s'exerçant de façon informelle dans l'espace public font l'objet d'une perception d'une taxe journalière par les agents de mairie. Les cantines paient une patente (impôt liée à l'occupation du lieu, équivalent à une taxe d'habitation, sous forme mensuelle ou annuelle).

(26) Au moment de l'enquête (2021), la vente de rue par les ambulants, tabliers, pousse-pousse est taxée quotidiennement pour un montant de 50 à 200 FCFA (de 0,08 à 0,3 euros) ; les bus, camions, taxis-bagages paient, lors de leur passage, une taxe de 1 000 à 3 000 FCFA (de 1,5 à 4,5 euros). Quant aux cantines et aux garages de bus horaires, taxis bagages et camions, ils font l'objet d'une taxe annuelle beaucoup plus élevée, de 150 000 à 300 000 FCFA (de 228 à 457 euros).

(27) Les données collectées dans le cadre de notre étude indiquent qu'en 2018, c'est-à-dire avant les travaux du BRT, le recouvrement journalier des tables par la mairie de Plateau représente environ 20 % des recettes totales issues de la location des espaces de commerce (locations de logement commerciaux incluses). Une centaine d'agents est affectée à la gestion du commerce dans cette commune.

(28) La Sogedak est la Société de gestion des complexes commerciaux de Dakar, dont les actionnaires sont la ville de Dakar, la commune de Dakar Plateau et plusieurs organisations

professionnelles de commerçants. Elle a été créée pour prendre en charge la gestion de complexe commerciaux, dont celui de Petersen. L'îlot Sogedak désigne ici le camp de centaines de cantines en préfabriquées installées sur l'ancien site du marché Petersen.

(29) Ce centre commercial a une capacité d'accueil de 2 800 box (cellules indépendantes grillagées dotées d'une petite armoire pour le stock) et de 215 cantines.

(30) Extrait du projet d'étude.

(31) Les représentants du Cetud impliqués dans le projet du quartier Petersen relèvent d'un service distinct de celui du BRT. Celui-là, peu impliqué dans l'étude, sera régulièrement consulté au cours de la réflexion à venir.

(32) Depuis 2015, la Banque mondiale a mis en place des mesures de protection des populations affectées par un projet de développement, pouvant entraîner la perte de terrains ou d'autres actifs ou encore la perte de l'accès à des ressources (dispositif OP4.12).

(33) Ces démarches d'indemnisation sociale sont souvent dénoncées comme sources d'injustice sociale : elles se basent sur des recensements non systématiques et des déclarations orales du chiffre d'affaires par des travailleurs qui n'ont pas de comptabilité et peuvent être enclins à sous-estimer leur revenu face à des représentants des pouvoirs publics, même lorsqu'il s'agit d'ONG. Concernant le récent processus d'indemnisation des ambulants et tabliers de la gare de Petersen, un premier recensement a été effectué durant la période précédant immédiatement la Tabaski (fête religieuse motivant un rassemblement familial), durant laquelle de nombreux travailleurs étaient retournés à leur village. Par ailleurs, certaines populations situées à proximité du tracé contestent l'absence de prise en compte des impacts des travaux du BRT sur leur activité.

(34) Sur un financement de type Fonds d'études et d'aide au secteur privé (FASEP).

(35) Quartier historique du Rail situé entre la rue Felix Eboué et la rue du Liban.

BIBLIOGRAPHIE

- BATRÉAU Q., BONNET F., 2016, Managed informality: Regulating street vendors in Bangkok, *City & Community*, vol. 15, n°1, p. 29-43. Doi: 10.1111/cico.12150
- BECKMANS L., BIGON L., 2016, The making of the central markets of Dakar and Kinshasa: From colonial origins to the post-colonial period, *Urban History*, vol. 43, n°3, p. 412-434. DOI: 10.1017/S0963926815000188
- BOILÈVE F., 2020, *Une « Banque du savoir » ? Enquête sur la nature et la politique de l'expertise de la Banque mondiale*, Thèse de Doctorat en Sciences, Technologies, Sociétés, sous la direction de Vololona Rabeharisoa et Brice Laurent, Université Paris Sciences et Lettres.
- BREDELOUP S., BERTONCELLO B., LOMBARD J. (Sous la direction de), 2008, *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation « made in Africa » des services urbains*, Paris: L'Harmattan.
- BREDELOUP S., BERTONCELLO B., 2009, Chine-Afrique ou la valse des entrepreneurs migrants, *REMI*, vol. 25, n° 1, p. 47-70. DOI : 10.4000/remi.4881
- CISSOKHO S., 2012, Réformer en situation de « décharge » : les transports publics à Dakar durant les mandats d'Abdoulaye Wade, *Politique africaine*, vol. 2, n° 126, p. 163-184. DOI : 10.3917/polaf.126.0163
- CISSOKHO S., 2014, Les relations de travail dans la gare routière de « Pompiers » (Sénégal). Représentations spatiales, enjeux hiérarchiques et compétition dans les interstices, *Terrains & travaux*, vol. 2, n° 25, p. 179-197. DOI : 0.3917/tt.025.0179
- CISSOKHO S., 2022, *Le transport a le dos large. Les gares routières, les chauffeurs et l'État au Sénégal (1968-2014)*, Paris : Editions EHESS.

- CRUISE O'BRIEN, D. B., DIOP, M.C., DIOUF M., 2002, *La construction de l'État au Sénégal*, Paris : Karthala.
- DIOP A. A., 2007, Quelles centralités pour la ville de Dakar, *Sénégal ? Rives méditerranéennes*, 2007/26, p. 75-92. DOI : 10.4000/rives.921
- DIOP A., 2009, Le commerce chinois à Dakar, *Expressions spatiales de la mondialisation*, *Belgeo*, 2009/3-4, p. 405-424. DOI : 10.4000/belgeo.7317
- DIOP M.C., 2002, Réformes économiques et recompositions sociales, in : Cruise O'Brien, D. B., Diop M.C., Diouf, M. (sous la direction de), *La construction de l'État au Sénégal*, Paris : Karthala, p. 63-82.
- DIOUF M., RENDALL S., 2000, The Senegalese Murid trade diaspora and the making of a vernacular cosmopolitanism, *Public Culture*, vol. 12, n°3, p.679-702. DOI: 10.1215/08992363-12-3-679
- DITTMAR H., OHLAND G. (eds), 2012, *The new transit town: Best practices in transit-oriented development*. Washington – Covelo – London: Island Press.
- EBIN V., 1992, À la recherche de nouveaux « poissons ». Stratégies commerciales mourides par temps de crise, *Politique africaine*, n° 45, p. 86-99. DOI : 10.3406/po-laf.1992.5545
- EBIN V., 1995, International networks of a trading diaspora: the Mourides of Senegal abroad, in: Antoine P., Diop A. B. (sous la direction de), *La ville à guichets fermés, Réseaux et insertions urbaines*, Paris : ORSTOM, p. 323-336.
- FAYE O., THIOUB I., 2003, Les marginaux et l'État à Dakar, *Le mouvement social*, 2003/3, n° 20, p. 93-108. DOI : 10.3917/lms.204.0093
- GEIGER S., MASON K, POLLOCK N., ROSCOE P., RYAN A., SCHWARZKOPF S., TROMPETTE P., 2024, *Market Studies: An Interdisciplinary Approach to Mapping, Theorizing and Impacting Market Action*, Cambridge: Cambridge University Press.
- GOERG O., 2006, Domination coloniale, construction de « la ville » en Afrique et dénomination, *Afrique & Histoire*, vol. 5, n° 1, p. 15-45. DOI : 10.3917/afhi.005.45
- GUËYE C., 2021, *Migration chinoise et compétitions urbaines à Dakar*, Lyon : ENS Éditions.
- GUSFIELD, 2009, *La Culture des problèmes publics. L'alcool au volant : la production d'un ordre symbolique*, Paris, Economica.
- HEINZE R., 2018, "Taxi Pirates": A comparative history of informal transport in Nairobi and Kinshasa, 1960s–2000s, in: Agbibo D. (ed), *Transport, Transgression and Politics in African Cities*, London: Routledge, p. 19-39. DOI : 10.4324/9781351234221
- KHOUMA M., 2017, *Commerce et gestion de l'espace urbain à Dakar : enjeux, logiques et stratégies des acteurs*, Thèse de doctorat en géographie, sous la direction de Benjamin Steck, Université de Normandie.
- LANCIONE M., SIMONE A., 2021, Dwelling in liminalities, thinking beyond inhabitation, *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 39, n°6, p. 969-975. DOI : 10.1177/02637758211062283
- LARDEUX L., 2011, Les migrants dans les villes postcoloniales d'Afrique centrale. Entre tensions et recompositions des espaces urbains, *Afrique contemporaine*, vol. 237, n° 1, p. 11-28. DOI : 10.3917/afco.237.0011
- LAUTIER B., 2006, Discussion (suite) notes d'un sociologue sur l'usage de la notion de « marge » dans les sciences sociales du développement, *Revue Tiers Monde*, 2006/1, n° 185, p. 17-20. DOI : 10.3917/rtm.185.0017
- LOMBARD J., 2011, *Transports d'ici, transports d'ailleurs : Du Sénégal à l'Afrique de l'Ouest*, Vol. 1: Mémoire de titres et travaux, Vol. 2 : Écrits. Vol. 3 : Texte original, Habilitation à diriger des recherches, Université du Havre (ULH).
- LOMBARD J., BRUEZ F., 2008, La SAGES à Dakar. Un opérateur privé pour une gestion trouble des gares routières, in : Bredeloup, S., Bertoncello B., Lombard J. (sous la direction de), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre*, Paris : Editions L'Harmattan, p. 63-79.
- LOMBARD J., NINOT O., STECK B., 2014, *Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en questions*, in: Gana A. ; Richard Y. *La régionalisation du monde. Construction territoriale et articulation global/local* Paris : Karthala, p. 253-272.
- LOMBARD J., SAKHO P., BRUEZ F., BAILLON A., 2004, Les rues de Dakar : Espaces de négociation des transports collectifs, *Autrepart*, vol. 32, n° 4, p. 115-134. DOI : 10.3917/autr.032.0115
- LOMBARD J., STECK B., CISSOKHO S., 2013, *Les transports sénégalais : Ancrages internationaux et dérives locales*, in: Diop M.C. (dir.), Copans J. (préf.), *Sénégal (2000-2012) : les institutions et politiques publiques à l'épreuve d'une gouvernance libérale*, CRES, Paris : Karthala, p. 643-671.
- LOMBARD J., ZOUHOULA BI M.R., 2008, Des instances de régulation pour quoi faire ? L'avenir délicat dans le transport urbain (Abidjan, Dakar), in : Bredeloup S., Bertoncello B., Lombard J., (sous la direction de), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre*, Paris : Editions L'Harmattan, p. 195-216.
- MARFAING L., 2015, « Dakar 2025 » : l'avenir du commerce ambulancier face aux stratégies d'aménagement de la municipalité, *Métropolitiques*, 27 mai. [En ligne] (consulté le 22 octobre 2023) Disponible à l'adresse : www.metropolitiques.eu/Dakar-2025-L-avenir-du-commerce.html.
- MARINARO I. C., 2022, *Inhabiting Liminal Spaces: Informalities in Governance, Housing, and Economic Activity in Contemporary Italy*, London: Routledge.
- MBOW L. T., 1999, Entre Plateau et Médina : un programme d'aménagement urbain à Dakar. L'expérience du réaménagement de l'îlot Petersen à Dakar, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 52, n° 205, p. 75-92. DOI : 10.3406/caoum.1999.3710
- MELLY C., 2010, Inside-out houses: Urban belonging and imagined futures in Dakar, Senegal. *Comparative Studies in Society and History*, vol. 52, n° 1, p. 37-65. DOI : 10.1017/S 0010417509990326
- MONNET J., 2006a, L'ambulancier : Représentations du commerce ambulancier ou informel et métropolisation. *Cybergeo: European Journal of Geography*, Political, Cultural and Cognitive Geography. DOI : 10.4000/cybergeo.2683

- MONNET J., 2006b, Le commerce de rue, ambulant ou informel, et ses rapports avec la métropolisation : une ébauche de modélisation, *Autrepart*, 2006/3, n° 39, p. 93-109. DOI : 10.3917/autr.039.0093
- NDIAYE E. H. M., TREMBLAY R., 2009a, Le transport routier au Sénégal : problématique de la gestion des gares routières, *Canadian Journal of Regional Science*, vol. 32, n° 3, p. 495-509.
- NDIAYE E. H. M., TREMBLAY R., 2009b, Petersen, une gare routière au cœur des dynamiques urbaines de Dakar, *Revue Organisations & territoires*, vol. 18, n° 1, p. 87-98.
- NDIAYE E. H. M., WADE C. S., PEDRAZZINI Y., CHENAL J., 2009, Accords et conflits d'intérêts dans la gestion de la gare routière Petersen de Dakar, in : Chenal J., Pedrazzini, Y., Cissé G., Kaufmann V. (sous la direction de), *Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott*, Lausanne : Les éditions du LASUR, p. 81-91.
- NINOT O., LOMBARD J., LESOURD M., 2002, Nouveaux espaces, nouvelles centralités. Échanges et réseaux en milieu rural sénégalais, *Historiens et géographes*, n° 379, p. 141-152.
- OJEDA L., PINO A., 2019, Spatiality of street vendors and socio-spatial disputes over public space: The case of Valparaíso, Chile, *Cities*, vol. 95, 102275. DOI: 10.1016/j.cities.2019.02.005
- OLVERA L. D., PLAT D., POCHEP P., 2021, Mobilités quotidiennes et transports collectifs à Dakar, 2000-2015. COTADU, XVIII Conférence COTADU, Dakar, 22-23 novembre 2021. DOI: 10.1016/j.cities.2019.02.005.
- PHAM-TRUFFERT M., METZ F., FISCHER M., RUEFF H., MESSERLI, P., 2020, Interactions among Sustainable Development Goals: Knowledge for identifying multipliers and virtuous cycles, *Sustainable Development*, vol. 28, n° 5, p. 1236-1250. DOI : 10.1002/sd.2073
- RIOT E., 2015, *L'agencement des grandes gares historiques pour le marché ferroviaire européen (London St Pancras, Paris Nord et Milano Centrale)*, Thèse de doctorat en aménagement de l'espace, sous la direction de Nacima Baron-Yellès et Vincent Kaufmann, Université Paris Est.
- ROULLEAU-BERGER L., 2003, La production d'espaces intermédiaires, *Hermès, La Revue*, vol. 36, n° 2, p. 147-156. DOI : 10.4267/2042/9370
- SETEC, 2023, *Étude de circulation et de stationnement sur la zone d'influence du BRT. Rapports provisoires de diagnostic – situation actuelle*, Cetud.
- SAUDERS R. R., 2008, Between paralysis and practice: theorizing the political liminality of Palestinian cultural heritage, *Archaeologies*, vol. 4, n° 3, p. 471-494. DOI: 10.1007/s11759-008-9084-6
- SEFERIADIS A. A., CUMMINGS S., ZWEEKHORST M. B., BUNDERS J. F., 2015, Producing social capital as a development strategy: Implications at the micro-level, *Progress in Development Studies*, vol. 15, n° 2, p. 170-185. DOI: 10.1177/1464993414565530
- STASIK M., CISSOKHO S., 2018, Introduction to special issue: Bus stations in Africa, *Africa Today*, vol. 65, n° 2, p. vii-xxiv. DOI: 10.2979/africatoday.65.2.01
- STASIK M., KLAEGER G., 2018, Station waka-waka: The temporalities and temptations of (not) working in Ghanaian bus stations, *Africa Today*, vol. 65, n° 2, p. 93-110. DOI: 10.2979/africatoday.65.2.07
- STECK J. F., 2006, La rue africaine, territoire de l'informel ? *Flux*, 2006/4-2007/1, n° 66-67, p. 73-86. DOI: 10.3917/flux.066.0073
- THOMASSEN B., 2016, *Liminality and the modern: Living through the in-between*, London: Routledge.
- TROMPETTE P., 2024, Small trading circuits and micro-logistics in pericapitalist markets, in: Geiger S., Mason K, Pollock N., Roscoe P., Ryan A., Schwarzkopf S., Trompette P., *Market Studies: An Interdisciplinary Approach to Mapping, Theorizing and Impacting Market Action*, Cambridge: Cambridge University Press.
- TROMPETTE P., SEFERIADIS A., 2021, *Les mondes de l'économie informelle au sein du site Petersen-Sandaga-Medina. Dynamiques économiques, ancrages spatiaux, vulnérabilités sociales*, Rapport de recherche, PACTE - Université Grenoble Alpes - AREP.
- TURNER V, 1969, *The ritual process: Structure and anti-structure*, Ithaca, N.Y: Cornell University Press.
- WADE C. S., TREMBLAY R., NDIAYE E. H. M., 2010, Étude de la complexité de la gestion des espaces publics à vocation de transport à Dakar (Sénégal), *Études caribéennes*, 2010/15. DOI: 10.4000/etudescaribeennes.7858.
- WEINSTEIN L., 2014, *The durable slum: Dharavi and the right to stay put in globalizing Mumbai*, Minneapolis and London: University of Minnesota Press.

Résumé – Pascale Trompette, Anastasia-Alithia Seferiadis, Cina Gueye – Une gare au cœur des marchés populaires à Dakar : conflits et compromis dans la fabrique d'une ville durable

Cet article analyse les enjeux de la fabrique de la ville durable dans le contexte des métropoles africaines, en s'intéressant aux aménagements urbains associés à la création d'une nouvelle ligne de bus rapide sur voies réservées ou Bus rapid transit (BRT), à Dakar (Sénégal). Basé sur une recherche-action dans le cadre du projet d'aménagement du quartier de la gare routière de Petersen, futur terminal du BRT, l'article s'intéresse à la façon dont les acteurs de la conception urbaine se saisissent des problématiques de saturation des flux autour du site. En retraçant son histoire, il montre que la polarité de la gare routière de Petersen est liée à l'identité commerciale du quartier et forme avec celui-ci une véritable infrastructure marchande au cœur de la ville. L'encastrement marchand de la gare est une clé de compréhension des dynamiques d'occupation et des conflits récurrents sur l'espace. Il est aussi au cœur des luttes et compromis politiques entre pouvoirs publics et travailleur-euses, qui alimentent au fil du temps une forme de liminalité spatiale conjuguant relégation aux marges et droit d'occupation temporaire. L'article décrit la façon dont le travail des aménageurs sur le quartier, explorant de nouveaux équilibres, peine à réintégrer pleinement la fonctionnalité marchande dans les nouveaux imaginaires de la ville durable.

Mots clés : Aménagement urbain, commerce de rue, gare routière, marché, transport, ville durable, Dakar, Sénégal

Abstract – Pascale Trompette, Anastasia-Alithia Seferiadis, Cina Gueye – A bus station in the heart of Dakar's popular markets: conflicts and trade-offs in the planning of a sustainable city

This article analyses the challenges of creating a 'sustainable city' in the context of African metropolises, focusing on the urban planning associated with the creation of a new Bus rapid transit (BRT) system on dedicated urban lanes in Dakar (Senegal). Based on action research carried out in the context of the Petersen Bus Station area development project, the future BRT terminal, the article examines how urban actors are addressing the problem of traffic saturation around the site. By tracing its history, it shows that the polarity of the 'Petersen Bus Station' is linked to the commercial identity of the neighborhood, forming a full-fledged market infrastructure in the heart of the city. The market embeddedness of the station is key to understanding the dynamics of spatial appropriation and the recurring conflicts over space. It is also at the center of political struggles and compromises between authorities and workers. Over time, this dynamic creates a form of spatial liminality, combining marginalization with the right to temporary occupation. The article describes how the work of planners, exploring novel equilibriums, struggles to fully reintegrate the market functionality of the neighborhood into new imaginaries of a sustainable city.

Key words: Urban planning, urban flow, bus station, market, street vendors, transport, sustainable city, Dakar, Senegal