

LA GARE DES BAUX MARAÎCHERS : VERS UN PÔLE MULTIMODAL INTÉGRÉ

DIAGNOSTIC ET PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT

Dans le contexte de l'arrivée du TER, du BRT et de la restructuration de l'offre de transport à Dakar, le besoin de développer l'**intermodalité**, entendue comme « l'utilisation successive de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement, minimisant les contraintes liées à la discontinuité de l'offre » (CETUD) se fait prégnant.

En effet, la situation extrêmement polluée et congestionnée de Dakar rend indispensable le développement d'une culture des transports en commun de masse afin de limiter ces phénomènes.

Dans une agglomération aux pratiques de mobilités dictées par des nécessités économiques, nous avons choisi d'**aborder l'intermodalité sous l'angle des usages** afin de comprendre et de répondre au mieux aux besoins des usagers.

Cette étude porte sur l'intermodalité analysée sous l'angle des usages, dans le cadre précis de la gare des Baux Maraîchers, l'une des futures stations du TER (dont la mise en fonctionnement est prévue en 2020). Créée en 2014 dans l'optique de devenir un pôle multimodal central de Dakar, cette gare est aujourd'hui la seule proposant une offre de transport inter et intra-urbain

Méthodologie :

Phase 1 : Diagnostic intermédiaire. Une recherche bibliographique poussée et des entretiens nous ont permis de dresser les premiers constats.

Phase 2 : Étude de terrain (du 10 au 17 décembre 2019) au cours de laquelle nous avons pu réaliser des entretiens institutionnels, de nombreux micros-trottoirs avec les usagers situés dans la gare et aux alentours et des observations stratégiques.




Phase 3 : Établissement d'un diagnostic et de propositions d'aménagement pour la gare des Baux Maraîchers

Nos constats :

Aujourd'hui, la gare n'est pas un pôle multimodal intégré. Elle est sous-utilisée et sa fréquentation est en déclin par rapport à celle de 2014.

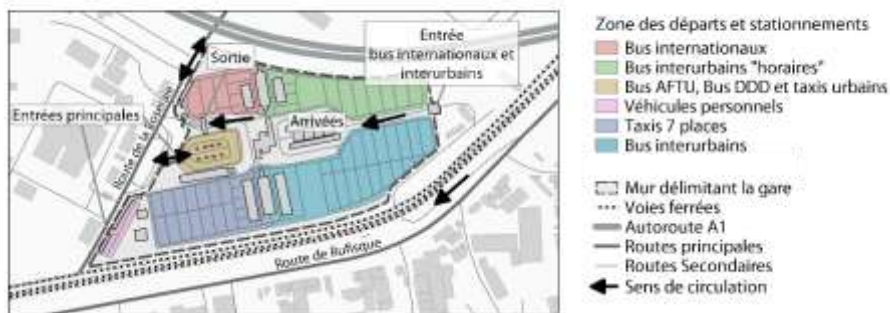


Plusieurs facteurs expliquent cette situation :

-  Un manque d'attractivité
-  Une accessibilité limitée liée à la congestion.
-  La présence d'une offre concurrente aux alentours de la gare et dans l'agglomération.

De plus, la mauvaise coordination entre acteurs vient aggraver ces difficultés

Fonctionnement et sectorisation de la gare des Baux Maraîchers



Atelier Dakar M2 EUP, Janvier 2020
Fond BaseGéo Sénégal, OpenStreetMap ; Données observations Décembre 2019

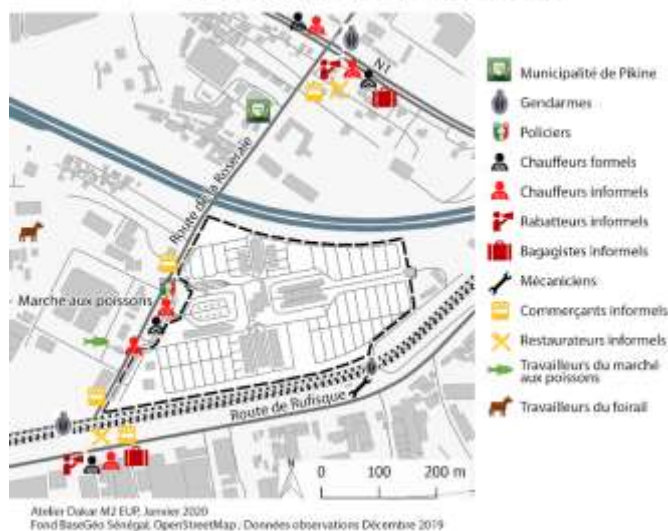
Problématiques : Comment améliorer le fonctionnement actuel de la gare en vue de l'arrivée du TER pour y favoriser le développement de l'intermodalité ?

Quels aménagements proposer afin de répondre réellement aux besoins des usagers pour rendre la gare plus attractive et la distinguer face à une offre concurrente ?

UNE DIVERSITÉ D'USAGES

Nous avons observé et interrogé les acteurs qui font et vivent l'espace de la gare, en son sein et en son quartier. En spatialisant ces acteurs à travers l'identité qu'ils revêtent par rapport à ce site (client, commerçant, chauffeur...), nous avons pu localiser les espaces à enjeux pour le développement des pratiques intermodales, en lien avec le futur TER.

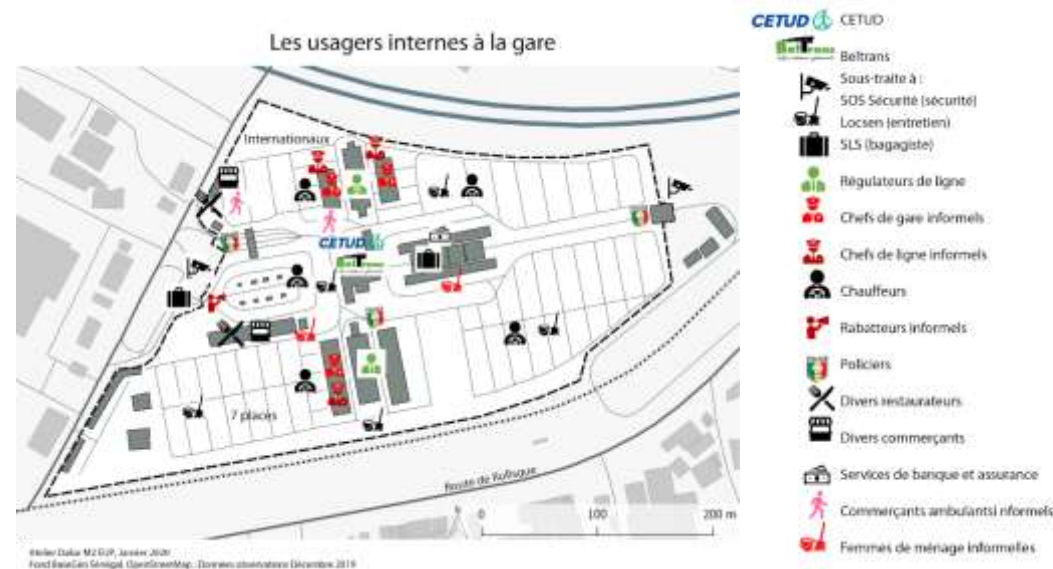
Les acteurs extérieurs à la gare



À l'échelle du quartier, nous avons relevé que les éléments d'attractivité de cette zone sont la gare, en tant qu'unique gare officielle dédiée au transport interurbain, et des centres économiques, comme le marché aux poissons ou le foirail des petits ruminants. Cependant ils impliquent des usages dont la complémentarité est apparue limitée. La clientèle du marché aux poissons est chargée de sauts de poissons frais et ne quittent pas le site par les transports en commun de la gare, mais par des transports artisanaux ou personnels. L'offre artisanale est particulièrement développée autour de l'entrée intra-urbaine de la gare et de ses voies d'accès (route N1 et route de Rufisque). Cette offre porte à la fois sur les transports mais aussi le commerce et la restauration générant ainsi des gares artisanales de transports intra et interurbains, en concurrence directe avec l'offre de la gare. Le fait que ces acteurs informels soient établis juste à côté des positionnements des gendarmes illustrent la complexité politique de gestion de cette réalité économique et sociale.

La question de l'offre artisanale étant amplement politique, notre étude n'approfondit pas ce sujet. Cependant à travers nos observations et analyse de l'offre informelle présente, nous avons pu relever des relations locales entre les institutions politiques et économiques qui agissent sur les grandes infrastructures du quartier. Ces relations impactent fortement la faisabilité et donc la pertinence des aménagements pour la zone. Les entretiens institutionnels ont en effet révélé des problèmes de coordination, voire de non-coopération entre acteurs, qui sont à la source des problèmes d'accessibilité du site.

Les usagers internes à la gare



Si l'accessibilité de la gare est apparue problématique, cette dernière est cependant largement reconnue par les usagers que nous avons interrogés comme « moderne », « sûre », « bien organisée ». Sa gestion est assurée par Beltrans depuis 2018, sous contrat d'affermage avec le CETUD pour 5 ans.

Beltrans indique avoir une gestion « en souplesse », en conservant notamment les activités d'un certain nombre d'acteurs historiquement liés au transport interurbain à la gare des Pompiers. En effet les chefs de gare et chefs de ligne, qui sont des acteurs informels, cohabitent sous les hangars avec les régulateurs de ligne de Beltrans pour assurer la gestion des départs et des chauffeurs.

La localisation des acteurs, davantage concentrés sur la partie Ouest de la gare, traduit bien ce que nous avons observé sur le terrain en termes d'activités au sein de la gare. Les parkings International, intra-urbain et 7 places, qui occupent cette moitié Ouest, accueillent des lignes qui fonctionnent le mieux et sont à proximité des services présents au sein du site (commerce, restauration, coiffeur...).

AXE 1 : FLUIDIFIER LES MOBILITÉS EXTÉRIEURES À LA GARE POUR FAVORISER L'INTERMODALITÉ

Synthèse de diagnostic du quartier de gare

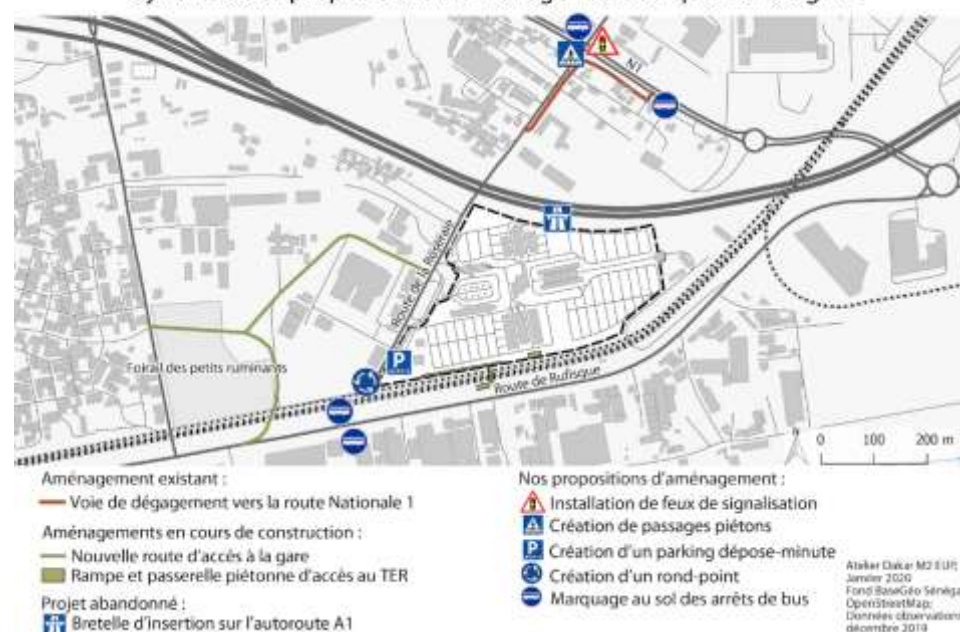


La gare des Baux Maraîchers souffre aujourd'hui de plusieurs dysfonctionnements liés à son quartier de gare : la congestion y est aléatoire et est causée par plusieurs facteurs.

D'une part, les travaux temporaires du TER ont créé une impasse au niveau de la route de la Roseraie : il n'existe aujourd'hui aucune alternatives pour entrer et sortir de la gare que cette route. D'autre part, le sous-calibrage de la chaussée sur cette même route entraîne une confusion entre les flux piétons et motorisés. La gestion par la gendarmerie de ces flux à l'intersection avec la route nationale 1 (RN1) est aléatoire et peut contribuer à davantage de congestion.

Enfin, la proximité des gares informelles au Nord et au Sud de la gare des Baux Maraîchers représente une concurrence pour cette dernière. Les transports informels qui y sont proposés sont jugés plus pratiques et moins coûteux par les usagers interrogés, ce qui entraîne une baisse de la fréquentation de la gare des Baux Maraîchers.

Synthèse des propositions d'aménagement du quartier de gare



Afin d'améliorer l'accessibilité de la gare, plusieurs projets d'aménagement ont été proposés, notamment par le CETUD et le gestionnaire de la gare : une nouvelle route d'accès à la gare, permettant de la connecter à la route de Rufisque, est actuellement en construction. Le projet de création d'une bretelle d'insertion sur l'autoroute depuis la gare s'est cependant heurté à des enjeux de gouvernance et de financement. Il a donc été abandonné.

Conscients de ces enjeux et de la multiplicité des acteurs impliqués dans les projets de grandes infrastructures, nous avons fait le choix de proposer des aménagements "souples", prenant en compte le degré de faisabilité de ces aménagements.

Dans le but de fluidifier la circulation autour de la gare et la rendre plus accessible, nous proposons l'installation de feux de signalisation et la création de passages piétons à l'intersection entre la route de la Roseraie et la RN1.

De plus, afin d'encourager les usagers à rejoindre la gare des Baux Maraîchers et favoriser l'intermodalité entre le futur TER et ses différents types de transport, nous proposons l'installation d'un parking dépose-minute à l'interface entre l'enceinte de la gare et le futur accès piéton au TER. Des marquages au sol ainsi que l'aménagement de l'impasse permettraient également de décongestionner l'accès à la gare.

AXE 2 : CAPITALISER SUR LA QUALITÉ DES SERVICES DE LA GARE POUR LA DISTINGUER DE L'OFFRE CONCURRENTTE INFORMELLE

Lors de nos enquêtes sur le terrain nous avons relevé de nombreux aspects positifs sur la gare évoqués par les usagers (organisation interne, fonctionnement, sécurité, propreté...). Cependant ce n'est pas suffisant pour attirer de nombreux usagers et faire face à la concurrence de l'offre informelle à l'extérieur de la gare. Voici donc quelques aménagements internes pour améliorer l'image et l'attractivité de la gare pour augmenter la fréquentation en vue d'une intermodalité effective avec notamment le futur TER.

| États des lieux et problèmes | Propositions | Aménagements | Usagers concernés | Espaces concernés |
|---|--|---|--|---|
| - Difficulté pour se repérer - Indication des départs uniquement à quai | - Améliorer l'orientation au sein de la gare | - Panneaux de signalisation à pictogrammes. | - Ensemble des clients et chauffeurs (Dakarois ou étrangers) | - Ensemble de la gare |
| - Peu et/ou invisibilité des cheminements piétons | - Sécuriser les cheminements internes | - Passages piétons surélevés et discernables. - Barrières et cheminements piétons tracés. | - Piétons | - Ensemble de la gare |
| - Absence d'offres hôtelières abordables | - Développer des équipements de séjours | - Hébergements à bon prix. | - Chauffeurs - Usagers des transports interurbains et internationaux | - Zone entre l'entrée et le bâtiment des commerces et restaurants. |
| - Confort inadapté aux besoins des usagers de la gare | - Faire de la gare un espace d'attente confortable | - Mobiliers urbains (bancs et tables). - Préau sur la rampe du futur TER | - Chauffeurs - Usagers des transports - Futur usagers du TER | - Ensemble de la gare - Rampe piétonne d'accès au futur TER |
| - Espace bétonné emmagasinant la chaleur | - Végétaliser un espace minéral | - Essences d'arbres spécifiques | - Ensemble des usagers de la gare | - Friche à proximité du parking des bus internationaux - Points stratégiques d'attente |
| - Absence d'identité propre à la gare - Présence d'un grand mur peu accueillant à l'entrée, accompagné de barrières et de contrôle de sécurité | - Créer une identité de gare « <i>teranga</i> » (accueillante) | - Identité de gare autour du maraîchage - Fresque sur le mur d'entrée - Système d'identification des gares de Dakar (identité visuelle) | - Ensemble des usagers de la gare - Futurs usagers du TER - Dakarois | - Mur d'entrée - Ensemble de la gare |

Synthèse rédigée par les étudiants du Master 2 Urbanisme et aménagement (Parcours Expertise Internationale, option ville des Suds), pour le compte de l'EUP, l'AFD et le CETUD.

Auteur(e)s : Agathe GIRARD, Noémie KNOERR, Agathe-Paloma PASTRÉ, Wilson WANG
Encadrants : Elvan ARIK, Virginie RACHMUHL, Claire SIMONNEAU