

## Quand le transport est d'abord un lieu !

*Jérôme Lombard \**, *Benjamin Steck \*\**

Les sciences sociales sont confrontées à l'affirmation rapide de la mondialisation comme nouveau paradigme. La question du transport est au cœur des interrogations que soulève cette émergence. Condition de toutes les mobilités, conçues comme une aspiration et une propension au mouvement, le transport est ce par quoi elles peuvent se déployer mais il est aussi une de leurs manifestations, puisqu'elles provoquent des circulations toujours plus intenses, constitutives de l'acte même du transport. Les chercheurs ont fait porter leurs travaux principalement sur les flux (une revue porte d'ailleurs ce nom), les infrastructures qui les permettent et sur leur inscription dans l'espace. Ils ont également développé des réflexions sur leur organisation et leur fonctionnement [Beaucire, 2000; Bernadet et Lasserre, 1985; Wolkowitsch, 1992], privilégiant les études sectorielles sur les divers modes, complémentaires ou concurrents adaptés à la nature des trafics, aux distances à parcourir, répondant aux exigences des donneurs d'ordre que sont les personnes privées et les chargeurs professionnels, conformes aux réglementations imposées par les pouvoirs publics ou les instances internationales. Certains ont même établi leur objet de recherche en véritable sujet actif des mobilités humaines. L'automobile [Dupuy, 1995] ou la bicyclette [Bertho-Lavenir, 1998] ne sont plus seulement des instruments mais de véritables acteurs de la mobilité. D'autres ont considéré la vitesse et la réduction des distances, voire leur abolition, comme un moteur des nouvelles organisations sociales et spatiales [Virilio, 1983]. Les conflits qui mettent aux prises les autorités compétentes, en charge des territoires et des sociétés qui y vivent, les usagers ou les clients, les chargeurs et les acteurs privés du transport ont éveillé également l'intérêt des aménageurs et de tous ceux qui estiment que le transport est une porte d'entrée, aujourd'hui majeure, pour une meilleure compréhension des enjeux environnementaux de l'action humaine. C'est dans ce cadre qu'a été lancé un appel à contributions pour cette livraison de la revue *Autrepart* sur les lieux de transport

---

\* Géographe, IRD, UMR Temps ENS-IRD, 48, bd. Jourdan, 75014 Paris, jerome.lombard@ird.fr.

\*\* Géographe, Directeur du CIRTAI, Université du Havre, 25, rue Philippe Lebon, BP 1123, 76063 Le Havre cedex, benjamin.steck@univ-lehavre.fr.

dans les Suds, nœuds où se tissent des liens qui structurent les systèmes spatiaux et où s'expriment des rivalités de pouvoir. Trois grands champs de recherche étaient proposés, portant sur la place des lieux de transport dans les processus de métropolisation, sur la diversité des usages et des pratiques qui configurent ces lieux, enfin sur les acteurs qui les animent, au cœur de chaînes logistiques complexes. L'entrée par les lieux s'est révélée féconde et dans le même temps, semble-t-il, trop étroite, d'où des élargissements de perspectives proposés par les auteurs.

### **Les lieux de transport et la centralité**

Dans le vaste champ de recherche que constitue le transport, apparaissent relativement nouvelles les investigations entreprises pour décrypter les lieux où se produit l'acte de transport. Celles-ci accompagnent le mouvement de retour en force des études sur les lieux dans la réflexion des chercheurs en sciences sociales, comme en témoignent, entre autres, les derniers dictionnaires de géographie [Brunet *et alii*, 1992; Lévy et Lussault, 2003]. Ce retour du lieu est aussi conforme à la volonté d'ancrage local de tous ceux que les processus de la mondialisation fragilisent ou déstabilisent, en les privant d'un horizon d'action à leur portée et d'une capacité à contribuer à la maîtrise de leur quotidien. Le lieu n'est pas seulement le territoire singulier et unique des monographies exhaustives qui délivrent une connaissance complète sur des portions réduites de l'espace, quelle que soit par ailleurs leur taille, État, région, ville, village, quartier... Le lieu est en fait le territoire qui manifeste l'interaction généralisée qui anime le monde. Il est la cellule spatiale de base où s'affirme la rencontre entre l'ici et l'ailleurs, celle où se mêlent les productions, les identités, les attentes de ceux qui vivent en proximité et de ceux qui viennent d'autres horizons plus ou moins distants. Le lieu est ce par quoi peut être ainsi saisi le fonctionnement complexe des flux, nœud des chaînes logistiques qui font circuler les productions, cœur des parcours collectifs et individuels qui agitent les sociétés humaines en mouvement permanent, foyer médiateur des informations qui commandent les actions. Parler de synapse, comme certains l'ont proposé [Brunet, 1990], est une image féconde, puisque la connexion est ce par quoi advient la qualité de l'action en réponse à une demande qu'il faut satisfaire.

#### *Un point qui impulse le mouvement*

Là où est accueilli le passager, réceptionnée la marchandise, reçue et diffusée l'information, où tout ce qui circule est pris en charge par tous les processus et toutes les actions qui en conditionnent la meilleure fluidité, là est le lieu de transport. Point de départ, il est aussi point d'arrivée. Mais il est davantage qu'un carrefour où se connectent divers modes de transport. Il vit de la préparation, de la mise en mouvement, de la réception de tout ce qui circule. Il est par conséquent un lieu où se déploient des activités multiples. Les services qui entretiennent ou réparent les véhicules y sont présents à des degrés divers. Tout

ce qui peut servir au passager (vente des titres de transport, restauration, hôtellerie, loisirs, commerces diversifiés...), en attente de son départ, en transit, ou encore à son arrivée, tout ce qui accompagne obligatoirement la marchandise (conditionnement, étiquetage, manutention, contrôle de sécurité...) crée de l'activité indissociable de l'acte de transport lui-même. Bien souvent, la position de ces lieux leur confère un rôle et une fonction supplémentaires qui dépassent la fourniture de services de transport. On peut y trouver des bureaux et des sites de production d'entreprises qui ont choisi de s'y implanter, compte tenu des facilités de transport indispensables à leurs activités, des centres commerciaux dont l'aire de chalandise est favorisée par les commodités proposées par la densité des transports et l'intensité des circulations qu'ils permettent, des divertissements dont l'attrait dépasse le seul public en partance ou en transit. Le contrôle qu'exercent les autorités en charge de la souveraineté y trouve un terrain particulièrement légitime d'intervention. Les États sont toujours attentifs à ce qui circule et vigilants à débusquer l'illicite, l'illégal, le criminel. Les lieux de transport sont un des territoires privilégiés de l'action publique mais aussi un révélateur de ses dysfonctionnements et dérives. Le contrôle territorial interfère toujours avec l'acte de transport.

### *Un nœud*

Dans les pays du Nord, la nodalité constitue la caractéristique désormais majeure des lieux de transport. En un point de l'espace, au départ réservé à un mode particulier, routier, ferroviaire, aérien, maritime, se sont déployés d'autres modes, mobilisés notamment pour accéder au lieu en question. La multimodalité qui peut être définie comme la coexistence, en un lieu ou plus généralement dans un parcours, de plusieurs modes de transport qui sont concurrents ou complémentaires, sinon l'intermodalité qui implique, quant à elle, une véritable connexion entre ces modes, au service d'un projet de déplacement, est devenue une des règles de l'organisation et du fonctionnement des lieux majeurs de transport que sont les gares ferroviaires ou routières, les ports ou les aéroports. Le passager qui va prendre le train ou l'avion le rejoint en voiture particulière, en taxi ou encore en bus, voire par le tramway, le métro ou le train, éventuellement par le vélo ou la marche à pied. Les marchandises, surtout lorsqu'elles sont conteneurisées, sont chargées sur un bateau, un avion, un train, un véhicule routier, une péniche... Les systèmes de transport performants sont ceux dans lesquels l'articulation entre les divers modes est la plus fine, réduisant au minimum les ruptures qui allongent les distances et accroissent les risques, donc les coûts.

### *La congestion des centres*

Ce sont de nouveaux centres qui émergent, de plus en plus souvent excentrés au sein des entités métropolitaines où ils se développent, pour des raisons de pression foncière et de besoins d'espace difficiles à satisfaire dans les centres anciens. Ils focalisent la création d'activités qui suscitent des trafics propres, indépendants, pour partie, de l'activité d'origine qui était celle du transport de

proximité ou à distance. Leur succès conduit à la production de gigantesques embouteillages qui ont tendance à devenir permanents, bien qu'avec des temporalités variées, dans les villes multimillionnaires. Cette situation porte en germe leur propre congestion et par conséquent, à terme plus ou moins rapproché, leur nécessaire déplacement, à moins de repenser complètement leurs articulations aux autres foyers de la vie urbaine avec lesquels ils sont en relation. Les lieux de transport doivent ainsi répondre à l'exigence du mouvement qui impose de la fluidité et supporter les effets négatifs de la réduction de celui-ci par la congestion. Plus les nœuds sont complexes, plus les infrastructures se multiplient, plus les circulations se concentrent, plus les lieux où elles naissent et se croisent sont attractifs, plus les lieux de transport courent le risque de l'enclavement fonctionnel, processus qui limite les mobilités et provoque la fermeture partielle de territoires pourtant bien dotés en infrastructures et servis par des opérateurs nombreux.

### **Le lieu de transport, du point à la ligne**

Par élargissement progressif des fonctions, le lieu de transport subit des mutations qui le replacent dans un cadre d'évolutions techniques, matérielles, financières, sociales, politiques qui le dépassent. En ce sens, le lieu de transport, aussi paradoxal que cela puisse paraître, n'est plus seulement un point de l'espace, même de grande taille. Il est aussi la somme des points de l'espace reliés par l'acte de transport, fussent-ils très éloignés les uns des autres. Ce passage du point à la ligne suppose une adaptation permanente des usagers, des opérateurs, des gestionnaires de ces lieux au glissement des échelles qu'impose la maîtrise de la distance.

#### *Une fabrique de liens au crible des échelles*

Ces lieux où se tissent des liens fonctionnent en mêlant, de façon permanente, diverses échelles d'organisation du monde. Selon une interprétation réductrice du réel, on peut en considérer deux principales. À très grande échelle, ces derniers sont approchés dans leur singularité comme un territoire dont la cohérence provient précisément du transport: ce dernier est ce par quoi advient la configuration morphologique et fonctionnelle du lieu et ce par quoi il peut être identifié. À petite échelle, c'est un ensemble de points, pris les uns par rapport aux autres et reliés par des lignes dont l'inscription spatiale peut être planétaire. Ces deux approches sont illustrées dans cette livraison d'*Autrepart*. Mais, ce qui compte n'est ni l'une ni l'autre prises isolément. Les lieux de transport ont ceci de fécond pour les chercheurs: ils mettent en relation diverses échelles de fonctionnement et d'organisation de l'espace. En un point de l'espace, même de petite taille, se nouent les fils de réseaux qui structurent le monde. Ils permettent de comprendre la mise en relation de territoires pourtant à distance les uns des autres et dont les dynamiques respectives s'interpénètrent de façon complexe [Offner et Pumain, 1996]. La question majeure est celle de l'articulation entre

ces diverses échelles qui sont une des voies privilégiées pour étudier les liens entre les lieux<sup>1</sup>. Ils supposent des routes.

### *Une route*

Le lieu de transport est bien là où est exécuté l'acte de transport, en un point certes, mais aussi sur une voie, un chemin, une ligne, fût-elle non matérialisée physiquement telle la ligne maritime ou la ligne aérienne, qui conduit d'un point d'origine à un point d'arrivée. Le lieu de transport est ainsi une route au sens générique. C'est donc non seulement un point ou un ensemble de points en interdépendance reliés entre eux, mais aussi une ligne ou un ensemble de lignes formant un réseau incrusté dans une aire [Dupuy, 1991].

Les liens entre les lieux sont aussi importants que les lieux eux-mêmes dans leur singularité. Ils participent à ce que nous appelons ici les lieux de transport. Consacrées définitivement comme étant de tels lieux avec leur vie particulière, leurs rites, leurs codes et leurs pratiques, les routes et autoroutes de la civilisation automobile, nées dans les pays du Nord, envahissent le paysage dans tous les pays du Sud [Dagognet, 1996]. Le mode routier constitue d'ailleurs le prisme principal des approches présentées dans ce numéro pour décrire et analyser les lieux. D'autres études auraient pu démontrer l'importance de la voie ferrée, de l'aéroport et du port. Ce qui est en question, c'est le rôle des axes de communication comme amorce à la création d'implantations humaines, à leur déplacement, à leur consolidation. Papa Sakho, un des auteurs de cette livraison d'*Autrepart*, l'a bien explicité dans sa thèse [1991]. Il y souligne combien le «fer» a été porteur du développement de bourgades devenues, avec le temps, des petites villes. Pour autant, la critique, aujourd'hui unanimement admise, des effets structurants des infrastructures de transport appelle une révision du lien naguère établi entre transport et développement.

### *Les ambiguïtés de l'aménagement*

Une infrastructure peut avoir un effet d'entraînement mais aussi de destruction [Porter, 1995]. Elle peut amorcer une mise en valeur de territoires délaissés jusqu'alors parce que marginalisés. Elle peut aussi conduire, dans le cadre d'une compétition généralisée, à la disparition d'activités mises en concurrence avec d'autres plus rentables et provoquer ainsi un dépérissement mortifère pour des régions étendues qui se vident. Il faut toutefois distinguer la situation des pays hautement équipés, aux infrastructures denses et aux circulations intenses, des pays aux réseaux encore défaillants, insuffisants pour satisfaire la demande de circulation. Là où les réseaux de transport se constituent et émergent, il est encore pertinent de s'interroger sur leurs effets structurants, puisque, par leur rareté même et les attentes qu'ils comblent ou suscitent, ils aboutissent à de nouvelles

---

1. Par un clin d'œil, on se réfère à l'ouvrage édité par l'ORSTOM en 1989, *Tropiques, lieux et liens*, dont les textes, déjà à l'époque, sous-entendaient la nécessité de décloisonner les espaces, les approches et donc les analyses, en jouant sur les échelles.

structurations de l'espace, modifiant les configurations anciennes. Comme pour les pays du Nord, il est admis que le transport est un élément du système territorial. Dès lors qu'on agit sur lui et qu'on le transforme, l'ensemble du système en est modifié, dans une dynamique d'interaction généralisée [Ninot, 2003].

## Lieux de transport et projet territorial

Parler des lieux de transport, c'est donc parler des territoires qu'ils contribuent à construire. Les infrastructures font partie de l'espace approprié par les sociétés, appelé territoire, dont elles sous-tendent le projet spatial [Le Berre, 1992].

### *Le syndrome de l'ouverture*

L'ouverture au monde par les lieux de transport qu'une partie des contributions présente ici illustre la ferme volonté des sociétés humaines du Sud de se situer dans un espace étendu, éventuellement sans limites, aux mesures mêmes de l'écoumène. Cette ouverture s'inscrit dans un processus d'extension planétaire du modèle libéral. Elle prend les formes du désenclavement et est devenue une obligation, voire une contrainte. Elle est au cœur de la compétition internationale et de l'unification du marché mondial. Mais elle est aussi le moteur des frictions qui naissent entre la logique économique et la logique culturelle de l'identité. Cette ouverture qui anime les lieux de transport n'est pas si nouvelle que cela. Elle entre en consonance avec les pratiques les plus anciennes de nombreuses sociétés, y compris dans les pays du Sud où la mobilité est bien davantage constitutive des projets sociaux qu'elle ne l'a été dans de nombreuses sociétés du Nord, au-delà même du cas des sociétés nomades [Bernus, 1993] dont certains chercheurs estiment que l'étude peut être féconde pour comprendre la mobilité moderne [Retaillé, 1997]. Ce qui change, c'est l'imposition de nouvelles règles de fonctionnement introduites par un processus de domination extérieure, essentiellement économique, depuis environ cinq siècles [Taafe *et alii*, 1963].

### *Le lieu de transport indissociable de l'identité*

Le projet spatial des sociétés concernées n'est cependant pas uniquement conditionné par le développement de routes, voies ferrées et autres connections Internet<sup>2</sup>. Si les lieux de transport se constituent en véritables sujets spatiaux, dans ces pays, c'est aussi en raison de la vision qu'ont les sociétés, les groupes humains, les individus, de la place de l'homme et de sa mobilité dans l'espace. C'est de cette perception que, fondamentalement, naissent les projets spatiaux dans lesquels les liens physiques trouvent place, amenant les hommes à ériger des infrastructures. «La nature et l'importance de la mobilité, le sens d'une cer-

2. Au Sénégal, Daffé et Dansokho [2002, p. 88] ne disent pas autre chose quand ils soulignent «...qu'il ne sert à rien d'investir dans le commerce électronique si l'on ne dispose ni de voies d'accès ni de moyens de communication pour acheminer les productions locales. De même, l'impact sur les revenus agricoles de l'accès à Internet et aux marchés extérieurs sera nul si les infrastructures et moyens de transport s'arrêtent aux portes des grandes villes».

taine définition souple de la notion de territoire en ressortent» [Bonnemaison, 2000, p. 207]. Toute infrastructure correspond donc à un projet de société pour l'espace qu'elle traverse: sans lui, point d'infrastructures.

Le lieu de transport devient occasion de valorisation des potentiels locaux, naturels et humains, de dépassement personnel, au service d'ambitions individuelles qui y trouvent un champ d'application des compétences ou de satisfaction des désirs inassouvis. Il est aussi porteur de sens, d'idéologies et même de mythes auxquels se réfèrent en permanence, implicitement ou explicitement, les hommes habitant ou utilisant les lieux de transport. Il est la porte ouverte sur tous les au-delà transfigurés par les rêveries conditionnées par les rumeurs, les expériences des autres, les médiations de toutes sortes. La nouveauté n'est peut-être pas si grande que cela. Les artistes ont toujours été fascinés par ces lieux où le mouvement prend le pas sur la sédentarité d'obligation ou de confort. Les ports, les postes, les relais où les voyageurs changent de chevaux et se restaurent, plus tard les gares, plus tard encore les aires de service routières, les aéroports, sont tout autant de lieux qui ont suscité l'imaginaire des écrivains, des peintres, des cinéastes. D'abord témoins de la modernité, ils deviennent des lieux mythiques où l'ordinaire subit une transmutation profonde, donnant accès à d'autres mondes que ceux de la matérialité immédiate. *La Bête Humaine* de Zola ou encore *La route* de Soyinka [1988] illustrent cette transmutation des lieux de transport.

C'est en raison du projet spatial sous-jacent que le lieu de transport fonctionne, encore et toujours, sur le mode de la fascination. Un débarcadère de pirogue, un embarcadère de bac, une gare, une aérogare, les quais d'un port, une route internationale et les postes frontières qui l'interrompent, une piste forestière, une voie urbaine, etc. continuent de faire rêver et de susciter les passions, entre l'attrait pour le stable connu et le désir de départ pour des ailleurs inconnus. Là où le transport s'organise, le lieu est animé, bruyant, coloré, bariolé, agité, parcouru de multiples odeurs entremêlées. La foule s'y presse comme s'il s'agissait d'une fourmilière. Parfois, il est simplement calme, vide, voire désert. Rien ne s'y passe que l'attente silencieuse d'une agitation dont on sait qu'elle va se produire à une heure officiellement prévue mais pour autant jamais certaine. C'est un lieu d'où l'on part, où l'on arrive, où l'on s'arrête seulement pour quelques minutes ou quelques heures. Le lieu de transport contient l'idée de voyage, d'horizons lointains, de risques à prendre, d'altérité à découvrir, de mélanges insoupçonnés. Il contient aussi des images de surpopulation, de promiscuité parfois conflictuelle, de saleté, de délinquance, d'inquiétude, voire d'angoisse, même lorsqu'elle est dissimulée et impensable dans des cultures où l'individu ne doit pas exprimer ses sentiments intimes.

### *Porte vers une possible liberté*

Quand le transport se déroule, sur la route, en train, en bateau, dans les airs, le voyage est à l'œuvre. C'est un lieu en mouvement, comme si l'instrument du déplacement, la voiture, le car, le train, l'avion, étaient devenus lieux de vie

pour un temps donné, malgré leur mobilité et la vitesse, déconnectés des pesantes réalités d'un vécu que l'on a quitté. Le voyage permet aussi de traverser, de regarder, de visiter un à un différents lieux, indépendamment de l'instrument du déplacement. Le transport est donc une affaire de sentiments et de passion. Il est à la fois accomplissement et échappatoire. Il peut donner le sentiment d'une liberté qui n'est jamais totalement avérée. Les professionnels, chauffeurs, pilotes, piroguiers, bateliers, etc. l'expriment sans ambages. C'est particulièrement vrai dans les pays d'Afrique, depuis que les chauffeurs de véhicules automobiles sont devenus les maîtres du déplacement, les maîtres de la route, les portiers des au-delà du quotidien. Malgré les encombrements, cela se vérifie tout autant dans les villes multimillionnaires que sur les grands axes routiers nationaux ou internationaux. Nombre de chauffeurs n'hésitent pas à dire: «dans mon camion, je roule, je suis seul, loin des soucis, de ma maison». La thématique de la liberté, souvent associée à celle du voyage, et de plus en plus à celle de la route et de l'automobile, transparait toujours, en dépit des discontinuités permanentes qui fragmentent tout acte de circulation et, pour les usagers, des contraintes qu'impose leur déplacement sans qu'ils aient d'autres choix.

### **Lieux de transport et métropolisation: fabriques de territoires**

La liberté n'est pas toujours au rendez-vous. Les lieux de transport sont équivoques. Ils sont, au Sud, incontestablement source d'espoir, de travail potentiel et d'argent à gagner; ils sont tout autant espace de désillusion, de déboire, de combat, pour un avenir qui n'est pas aussi assuré que chacun pouvait l'espérer. Les processus de métropolisation intègrent cette ambiguïté fondamentale, dans la mondialisation qui les commande.

Le lieu de transport est ainsi un marqueur territorial fort de l'insertion du local dans le mondial, tout particulièrement au sein des métropoles qui constituent les foyers moteurs de l'organisation de l'espace. Le processus de métropolisation se caractérise par une densité et une complexité accrues des réseaux de toute nature. Il s'accompagne d'une intensité croissante des échanges internes et externes qui contribuent en retour à identifier les aires métropolitaines en même temps qu'il les distend progressivement au-delà des limites strictement urbaines. Bien loin de démontrer le prétendu découplage de l'économie dite mondialisée des économies locales, le lieu de transport, au cœur des métropoles, exprime au contraire, dans toutes ses facettes, l'interdépendance accrue qui relie, les uns aux autres, les différents territoires de l'écoumène par des systèmes de transport interconnectés. En aucun cas, on ne peut distinguer au sein des métropoles des lieux de transport exclusivement réservés à l'économie internationale et d'autres dits locaux. Il y a bien entrecroisement des deux échelles de l'activité humaine, si ce n'est hybridation de l'une par l'autre. Ce qui relève du mondial dispose d'une dimension locale forte, inscrite au sein de territoires précisément identifiés [Sassen, 1999]. Le lieu de transport métropolitain, quel qu'il soit (port, aéroport, gare routière ou ferroviaire, téléport), constitue une trans-



cription spatiale décisive de l'évolution des systèmes et des réseaux internationaux. Il est ainsi hautement valorisé comme interface entre systèmes de transport.

Ce qui est avéré dans les grandes métropoles des États du Nord se trouve confirmé dans les grandes métropoles du Sud, bien que seulement une partie d'entre elles participe activement à l'économie mondialisée, notamment en Amérique latine et en Asie du Sud-Est, et dans une moindre mesure en Afrique au sud du Sahara. Les lieux de transport qui connectent l'économie mondiale à l'économie locale sont d'autant plus intéressants à analyser que les pays dans lesquels ils se développent émergent sur la scène économique libérale et capitaliste comme nouveaux pôles. La question est de savoir dans quelle mesure les acteurs de ces lieux peuvent s'intégrer à un système dominant exogène, tout en parvenant à ériger ces lieux en places locales ou régionales propres, au service d'une économie endogène, nationale ou continentale. L'article de J. Debrie et S. de Guio démontre en quoi les systèmes de transport internationaux, à destination ou en provenance d'Afrique, renforcent la domination économique mondiale sur ce continent. Ces systèmes accentuent une logique spatiale d'axe qui institue les places portuaires davantage en lieux de transbordement des produits destinés à l'économie internationale qu'en ensembles métropolitains rayonnant sur un hinterland équilibré et aménagé pour le bien de l'économie locale et nationale.

La gare d'Esenler à Istanbul (C. Borgel et J.-F. Pérouse), équivalent pour les passagers de ce que sont les places portuaires pour les marchandises, est un lieu d'entrecroisement de circulations développées à différentes échelles dont celle des migrants qui partent de la Turquie en direction de toute l'Europe de l'ouest. Ce type de lieu, en Turquie comme ailleurs, constitue un instrument indispensable au service de la mobilité des hommes: d'abord pour faire affluer vers les entreprises européennes les ouvriers et cadres du Sud (en l'occurrence de l'Est), ensuite pour rendre un service de transport à tous les réseaux de migrants opérant entre Europe et Turquie qui profitent du libre marché européen et de sa proximité pour écouler des produits divers dans les communautés turques et au-delà. Par ailleurs, le poids de la gare d'Esenler en fait aussi un élément de structuration spatiale de la métropole stambouliote, confirmant par là même l'interaction permanente entre économie internationale et économie locale.

Dans son analyse du *Mall of America* de Minneapolis – Saint-Paul, C. Ghorra Gobin fait de ce lieu de transport un espace fondateur de la métropolisation à l'œuvre dans cette ville et, d'une manière générale, aux États-Unis. Ce que l'auteur en dit est susceptible d'être transposé à d'autres pays du monde, notamment au Sud, dans les villes dites mondialisées. Il en va de la capacité des métropoles du Sud à équilibrer les territoires qui les composent: soit elles instituent les lieux de transport en lieux de partage, au service d'un développement total, pour tous; soit elles s'alignent sur une logique d'échanges, forte et dominante, qui situe les lieux de transport sur une carte mondiale des flux, selon leur poids, les services proposés et les tarifs affichés.

## Diversité des usages et modes de gestion du transport

Ouverts à tous les possibles, les lieux de transport sont des lieux de tensions où il faut gérer des conflits de toutes sortes, principalement issus de la compétition entre opérateurs, elle-même exacerbée par la raréfaction de la clientèle solvable. Les candidats à l'émigration, ceux qui sont en déplacement pour des raisons professionnelles, familiales, religieuses, éducatives, ceux qui travaillent dans ces lieux où s'organise le transport et qui voient passer du monde, et du monde inconnu, ceux qui errent sans travail ni ressource là où circule un peu de richesses, tous se croisent, avec des avenir bien différents. Les lieux de transport constituent des *melting pot* où tout se mêle: gens, sexes, ethnies, pauvres et riches, etc. Ils constituent un excellent indicateur de la capacité des sociétés humaines et des économies à laisser les gens s'approcher, se rencontrer, se mêler. De tels lieux peuvent rendre possible l'insertion sociale. Dans chaque pays, les gares, les aéroports représentent ainsi la première entrée physique pour les étrangers, populations concernées à la fois par les migrations et par les métiers offerts dans le transport (comme le montre la contribution de L. Faret sur les migrants mexicains transporteurs). Aujourd'hui, la xénophobie aidant, si ces lieux d'ouverture basculent dans la fermeture et rejettent la présence des étrangers, qu'en sera-t-il des capacités d'intégration des sociétés concernées?

### *Lieu de discordes, en tension*

Ces lieux de tous les possibles, pour toutes les couches de la population, sont emblématiques de la ségrégation socio-économique qui s'affiche particulièrement dans le transport. Lieux de mélanges temporaires furtifs et facteurs de cohésion, ils deviennent des lieux de ségrégation. La question scientifique de première importance est de déterminer ce qui conduit à de tels processus et comment ceux-ci subvertissent le transport au point de l'établir en marqueur des inégalités et des mises à distance. Les relations qui se nouent entre le transport et les catégories sociales les moins favorisées économiquement et socialement posent la question de l'égalité entre les populations face à la mobilité: tous n'ont pas accès au voyage. Les lieux de transport sont fréquentés par des populations pauvres, qu'il s'agisse d'une partie des usagers, des professionnels du transport, des actifs qui y trouvent un terrain d'emplois précaires, des sans-emplois contraints à des stratégies de survie qui les conduisent parfois à la délinquance... Dans le même temps, pour les plus centraux d'entre eux, ils jouxtent les lieux *high tech* dont ils ont partiellement favorisé l'implantation, par leur existence, mais dont ils tirent désormais profit pour se moderniser. La motorisation individuelle se renforçant, les lieux de transport se transforment et deviennent des espaces où se côtoient – plus qu'ils ne se mélangent – différentes catégories de personnes. Parfois même, y compris au Sud, les lieux de transport isolent les populations les unes des autres. Au motif de réguler la circulation, les autoroutes à péage confortent la ségrégation sociale: elles relient des quartiers entre eux en traversant, sans échangeurs, des espaces étendus, ainsi mis en marge des dynamiques de la circulation des catégories sociales aisées.

Le cas de Durban en Afrique du Sud est exemplaire [A. Bellengere, S. Khan, B. Lootvoët et S. Vermeulin]. Pendant des décennies d'apartheid, ce sont pratiquement deux systèmes de transport parallèles qui se sont côtoyés, l'un pour les blancs, l'autre pour les noirs, indiens et métis. La non prise en charge par la ville de Durban du transport des noirs a provoqué l'émergence d'un nombre considérable de petites compagnies privées que les autorités ne pouvaient interdire, au risque d'entraver le développement économique des zones industrielles et la bonne marche des entreprises dispensatrices d'emplois. Avec le temps, les deux systèmes se sont d'ailleurs rapprochés dans la mesure où la compagnie de bus s'est mise à desservir les quartiers noirs et blancs par la fusion de certaines lignes. La ségrégation sociale et économique n'en était pas moins forte et reste d'actualité depuis l'instauration d'un régime libéral en 1994. La privatisation de la compagnie de bus, en 2003, censée réduire le déficit du budget du gouvernement métropolitain, contribue à exacerber les tensions. Par ce processus, ledit gouvernement local souhaite avoir les coudées franches pour réguler au mieux les transports locaux. Mais, d'un côté, la nouvelle société de bus a limité ses dessertes aux plus rentables, et de l'autre la compétition extrêmement violente entre compagnies noires, indiennes et métisses ne rend pas les négociations faciles et l'amélioration du système de transport aisée. Si l'apartheid a développé les distinctions par le transport entre les habitants de Durban, la période qui s'ouvre ne semble pas moins porteuse d'inégalités et d'incertitudes.

La gare routière de Yamoussoukro, d'une certaine façon, sert de contre-exemple (J.-F. Steck). Située dans la capitale administrative de Côte d'Ivoire, elle est devenue un nœud incontournable dans le système de transport ivoirien. Implantée dans un *no man's land* au sein de la métropole «yamsoise», elle ne devait pas gêner le fonctionnement de la «ville lumière», emblématique de la réussite ivoirienne. De même, les cars transitant ne devaient pas se mêler à la circulation locale. Bref, ce lieu de transport se devait de rester à l'écart de la ville moderne. Or, la gare routière est devenue aujourd'hui tout le contraire, à savoir un lieu de transport indispensable à la vie de la cité, un espace animé, riche de rencontres où les bourgeois et les étudiants viennent flâner, dîner, où la nuit n'est pas synonyme de danger, un lieu par excellence de contacts, de mélanges, un *melting pot* inespéré contraire aux prévisions. Ce *no man's land* commence à être moins désert qu'auparavant, il attire non seulement des gens de tous types mais également des activités diverses et plus ou moins annexes au transport. Pour autant, cette gare qui est en train de donner une âme à Yamoussoukro est aujourd'hui au cœur des dissensions politiques, sociales et économiques qui minent la Côte d'Ivoire. Car si les transports rapprochent les gens, ils se heurtent aux divisions actuelles du pays et aux excès de nationalisme, voire de xénophobie. Ce lieu de transport risque de connaître peut-être son *requiem* si, par et autour du transport, le pays reste désuni.

### *Défaillances d'une action publique pourtant attendue*

Les risques de ségrégation se manifestent avec une plus grande acuité lorsque la planification est inexistante ou déficiente. Dans les pays du Sud où les pouvoirs publics locaux sont limités par des systèmes politiques dictatoriaux ou au contraire exacerbés par les insuffisances de l'État affaibli, il n'est pas assuré que les processus de décentralisation suffisent pour atténuer les effets des rapports de force existants. C'est pourtant au niveau local que la société civile s'approprie le mieux les problèmes et les revendications de transport, selon le principe de subsidiarité désormais universellement diffusé.

Devenus des marchés, les lieux de transport appellent une gestion rigoureuse. Il faut gérer des flux, des activités diverses qui accompagnent ces flux, des hommes qui y travaillent et y passent, le temps aussi, condition majeure de la fluidité et de la rapidité des circulations. Le lieu de transport est géré pour lui-même mais aussi pour l'espace qui l'environne, car les implications foncières, économiques, politiques sont considérables. La gestion de tels lieux, suscite des compétitions farouches. Dans ces lieux de pouvoir, les collectivités locales, les professionnels interviennent en remplacement des autorités publiques nationales défaillantes; parfois la compétition prend une tournure mafieuse quand le lieu génère d'énormes rentrées d'argent.

Il en va aussi de la capacité des autorités, en charge des territoires et de leur sécurité, à intervenir dans les choix. Un lieu de transport, pour fonctionner, implique un ordre, une règle, des mécanismes de contrôle, de régulation, des personnels pour assurer la sécurité de tous. Sa gestion impose des instances de dialogue entre tous les acteurs, professionnels, usagers, services publics... La contribution de J. Lombard, P. Sakho, F. Bruez et A. Baillon confirme la présence nécessaire, sinon indispensable, des professionnels dans la gestion locale des systèmes de transport. À Dakar, à côté des stations et arrêts des compagnies publiques de bus et de train, les transporteurs artisanaux, les chauffeurs de minibus, les receveurs ont créé des lieux d'embarquement et de débarquement de la clientèle totalement sauvages, répondant ainsi aux besoins et demandes de celle-ci, quand ils ne pallient pas les criantes insuffisances des sociétés d'État. Pour les plus importants, aux grands carrefours, dans les terminaux de lignes, ces lieux sont devenus plus que des aires d'embarquement des clients: ils concentrent une multitude d'activités et surtout, par la reconnaissance des professionnels comme des usagers, se substituent aux sites officiels. Les sites sauvages ne le sont plus. Les communes s'intéressent à ces espaces qui, pour gênants qu'ils soient, n'en sont pas moins pourvoyeurs de potentielles rentrées d'argent par la fiscalisation des professionnels en place. Mais, pour cela, elles doivent faire avec les modes d'organisation des transporteurs, chauffeurs et autres rabatteurs sur lesquels les professionnels s'appuient pour gérer les départs de lignes, et parfois même l'espace de transport. Pour sortir de l'impasse dans laquelle est tombé le transport urbain dakarais, il n'y a pas d'autre solution que de travailler avec les professionnels, de reconnaître les lieux ou une partie d'entre eux et de négocier dans l'intérêt de tous. Car ce qui est en jeu n'est pas seulement l'avenir

du transport mais un peu de l'apprentissage de la vie en commun, d'une autre façon de transporter et d'être transporté, en dépit des problèmes récurrents dans le transport artisanal, des rapports de force et des conflits qui altèrent de façon permanente l'ensemble du système.

### **Opérateurs et gens du transport: des affairistes ou des passeurs?**

Selon les échelles géographiques considérées, les opérateurs de transport varient: entre ceux qui évoluent à l'échelle du globe et ceux qui se contentent de transporter entre deux quartiers d'une ville du Sud, il y a, semble-t-il, un monde. Pour autant, ce que les livraisons déjà présentées mettent en évidence, c'est la capacité des opérateurs, ou de certains d'entre eux, à changer d'échelle, à glisser de l'une à l'autre, quand le besoin s'en fait sentir ou simplement quand l'organisation qu'ils ont mise en place le commande. Le montraient déjà les ouvrages sur les grands commerçants africains [Grégoire et Labazée, 1993] et sur les migrants commerçants transfrontaliers [Péraldi, 2001]. À l'heure de la mondialisation, y a-t-il alors des opérateurs qui comptent, en raison de leurs implantations multiples dans les lieux de transport majeurs, et d'autres qui, en retrait par rapport aux premiers, sont dans l'incapacité de passer d'un niveau à l'autre?

La présentation par J. Debrie et S. De Guio des opérateurs de transport internationaux, déjà évoquée, semble le confirmer. Présents dans tous les métiers de la logistique et dans tous les espaces, ils s'appuient sur les lieux de transport, principalement portuaires, avec des relais terrestres intérieurs, pour couvrir l'ensemble des territoires africains. Ils disposent de places prioritaires stratégiques, gardant en réserve des places secondaires mobilisables en permanence. En définitive, ce type d'opérateurs met en concurrence les lieux de transport les uns avec les autres, l'instabilité devenant la marque de leur stratégie. Ils génèrent des emplois, des activités dans les places portuaires, des rentrées d'argent pour les États, les ports et les villes dans lesquels ils sont implantés: en cela ils sont des acteurs incontournables de la vie des villes d'Afrique. S'ils jouent sur plusieurs échelles et semblent en permanence relier local et mondial, leur implantation dans les lieux de transport n'est pas assurée et fragilise aussi les constructions territoriales auxquelles ils participent.

Décrits par S. de Tapia, les opérateurs turcs, par contre, s'appuient sur le territoire national pour construire leur stratégie à la fois locale, nationale et internationale. L'histoire explique fondamentalement l'évolution des transports dans ce pays, notamment la contraction de son espace des transports au moment de la disparition de l'empire ottoman et de la création de la république turque. Mais, de cette splendeur d'antan, des mouvements de populations et de marchandises générés par la taille de l'ancien empire, redoublés par l'évolution de l'espace intérieur turc commandée par la croissance des villes notamment, naissent des transports performants et des opérateurs puissants. Ils sont à la fois ancrés dans leur région d'origine et de plus en plus installés dans les grandes villes (Istanbul, Ankara), implantés en Turquie et dans les pays voisins, en Europe, sur des

lignes reliant ces nouvelles destinations et l'espace turc. Les lieux de transport deviennent de plus en plus des espaces d'entrecroisement des échelles, comme le montre l'article sur la gare d'Esenler à Istanbul. Par delà ces lieux proprement dits, l'organisation politique et syndicale des opérateurs est le support même de l'intégration à la mondialisation: d'une vision nationale, voire nationaliste, les transporteurs évoluent vers une vision occidentale des transports et de l'économie, adoptant les technologies les plus modernes, les modes d'organisation les plus développés, dans le but d'insérer la Turquie dans l'espace monde. On le voit, cette vision du transport a été soutenue par une politique nationale et une république soucieuses de s'affirmer, à la différence des pays africains, dominés par les transporteurs internationaux. Cette insertion dans l'économie monde risque cependant de créer un décalage au sein des opérateurs eux-mêmes, ainsi qu'entre portions de l'espace turc, faisant des lieux de transport des espaces, non plus d'intégration, mais de différenciation.

Avec l'article de L. Faret, nous retrouvons, comme en Turquie, des opérateurs qui agissent à petite échelle et sur deux espaces nationaux, le Mexique d'un côté, les États-Unis de l'autre. Là aussi, à partir de la dispersion géographique de la population mexicaine, notamment du nord du Mexique, installée dans le sud des États-Unis, des opérateurs de transport, eux-mêmes anciens émigrés, ont développé une activité de transport routier entre les villages d'origine des migrants et leurs lieux d'installation. À chaque arrêt sur le trajet à destination de Dallas montent des gens, sont déchargés des paquets, sont confiés des courriers et des enveloppes, au point que la route qui relie ces points est devenue un lieu de transport à part entière. Les opérateurs mexicains rappellent ces Turcs des campagnes, émigrés en ville, qui ont créé une compagnie de transport entre le village et la capitale. Entre Mexique et États-Unis, il s'agit de la même dynamique, à ceci près que les opérateurs mexicains limitent leur activité à l'acheminement des migrants, de leurs colis et courriers, répondant à une demande populaire et s'inscrivant dans une logique quasi informelle. Car la question est bien là: ce transport *autoproduit*, selon le mot de l'auteur, a-t-il à voir avec les réseaux de transport internationaux, tels que nous les voyions dans les présentations sur la Turquie et sur les opérateurs maritimes? On peut discerner un début de réponse lorsque l'auteur souligne à la fois l'enclavement physique et fonctionnel des territoires de départ et l'incapacité de l'État mexicain à freiner le processus migratoire en retenant les migrants. En outre, dans des communautés soudées par la migration, le lien est rendu immédiat par le service de transport offert par un proche ou une connaissance. Cela rassure, raccourcit les procédures, réduit les distances-coûts. Les petites compagnies de transport de migrants relient en effet directement les régions d'origine aux régions d'arrivée, ce qui constitue un gain de temps par rapport aux compagnies nationales. Il s'agit d'une même réalité, celle des systèmes de transport tant locaux qu'internationaux, produits d'une même évolution sociale et économique qui voit se superposer, entre Monterrey et Dallas, le transport par avion et celui par minibus.

La réflexion proposée par N. Agossou sur les *zemijan* va dans le même sens. Les taxis motos des villes du Bénin répondent aux attentes d'une population oubliée par les transports publics. Ils proviennent aussi des pratiques populaires citadines qui associent en permanence les références urbaines et rurales, dans des cités caractérisées par une mobilité de proximité et traversées par des pistes qui rendent aisé le passage des deux-roues. Seuls les *zemijan* permettent aux populations de se rendre sur le lieu de travail, au marché, dans les centres-villes, au port de Cotonou, cet espace dominé par les transitaires et surtout par les grands opérateurs internationaux décrits par J. Debrie et S. De Guio. En cela, le lieu de transport qu'est l'enceinte portuaire de Cotonou rapproche et entremêle, plus qu'elle ne les éloigne, les transports internationaux et locaux, les transports emblématiques de la mondialisation (le transport maritime) et les transports populaires, considérés comme informels, et parfois archaïques (les taxis motos). Ce n'est pas en supprimant ceux-ci que les États et les bailleurs de fonds rendent ceux-là plus performants; c'est au contraire en organisant leur coexistence, parfois leur collaboration, que les systèmes de transport peuvent évoluer et mieux servir à la fois les populations et les espaces.

La mondialisation donne toute sa place aux opérateurs qui savent jouer avec les échelles, au point qu'on pourrait les traiter d'affairistes, tant ils profitent des libertés offertes par le système économique dominant. Ils n'en sont pas moins passeurs, notamment parce qu'ils lient les gens, les espaces, les lieux les uns aux autres. Quant aux opérateurs populaires, proches des populations, ils sont aussi affairistes que les autres et soucieux de développer, d'abord et avant tout, la rentabilité de leur affaire. Ce que permet de comprendre ce numéro sur les transports au Sud, c'est la nécessité, si ce n'est l'obligation, de prendre en compte la diversité des transports, des opérateurs, des places et lieux de transport, les interactions et les processus de ségrégation à l'œuvre dans les systèmes de transport et les territoires qui les contiennent. En ce sens, nous pouvons affirmer que l'entremêlement des systèmes de transports du Sud (et du Nord) est indispensable au maintien, si ce n'est au renforcement, de l'équité territoriale [Verdeil, 1998], au risque sinon de favoriser l'affairisme dont sont coutumiers les transporteurs, notamment les plus grands d'entre eux. De même, dans la perspective de consolider des territoires élaborés autour des lieux de transport, pouvons-nous reprendre le concept de *ménagement*, déjà avancé par R. Brunet et repris par des analyses sur les débats publics relatifs aux infrastructures de transport en France [Blatrix *et alii*, 2001; Rui *et alii*, 2001]. Pour faire évoluer ces lieux de transport au Sud vers plus d'égalité, de participation, de démocratie, il faut tenir compte de tous les acteurs, négocier l'utilité publique ou privée du transport, comprendre les identités en place et mises en cause.

## BIBLIOGRAPHIE

- BEAUCIRE F. [2000], *Les transports publics et la ville*, Toulouse, Milan, 64 p.
- BERNADET M., LASSERRE J.-Cl. [1985], *Le secteur des transports, concurrence, compétitivité*, Paris, Economica, 300 p.
- BERTHO-LAVENIR C. [1998], «La bicylette», *Les Cahiers de Médiologie*, n° 5.
- BERNUS E. [1993], *Touaregs nigériens, unité culturelle et diversité régionale d'un peuple pasteur*, Paris, L'Harmattan, 505 p.
- BLATRIX C., DEROUBAIX J.-F., JOBERT A., LE FLOCH Y. [2001], *Évaluer, débattre ou négocier l'utilité publique? Ménager le territoire: mémoire des acteurs et interactions des projets*, Arcueil, INRETS, rapport n° 241, 230 p.
- BONNEMAISON J. [2000], «Postface», in Ch. Blanc-Pamard, H. Rakoto Ramiarantsoa, *Le terroir et son double – Tsarahonenana 1966-1992, Madagascar*, Paris, IRD, 254 p.
- BRUNET R., DOLLFUS O. [1990], *Géographie universelle, Mondes nouveaux*, Paris/Montpellier, Belin/Gip Reclus, 552 p.
- BRUNET R., FERRAS R., THÉRY H. [1993], *Les mots de la géographie*, Montpellier/Paris, Gip Reclus/La Documentation Française, 520 p.
- DAFFÉ G., DANSOKHO M. [2002], «Les nouvelles technologies de l'information et de la communication: défis et opportunités pour l'économie sénégalaise», in M.C. Diop, *Le Sénégal à l'heure de l'information*, Paris/Genève, Karthala/UNRISD, p. 45-96.
- DAGOGNET F. [1996], «Qu'est-ce qu'une route?», *Les Cahiers de Médiologie*, n° 2.
- DEBRAY R., GUILLAUME M. [2001], «Automobile», *Les Cahiers de Médiologie*, n° 12.
- DUPUY G. [1991], *L'urbanisme des réseaux*, Paris, Armand Colin, 198 p.
- DUPUY G. [1995], *Les territoires de l'automobile*, Paris, Economica, 216 p.
- GRÉGOIRE E., LABAZÉE P. (dir.) [1993], *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest. Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*, Paris, Karthala-ORSTOM, 264 p.
- LE BERRE M. [1992], «Territoires», in A. Bailly, R. Ferras, D. Pumain, *Encyclopédie de géographie*, Paris, Economica, p. 634 et suiv.
- LÉVY J., LUSSAULT M. (dir.) [2003], *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1034 p.
- NINOT O. [2003], *Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'ouest: la région de Tambacounda au Sénégal*, Université de Rouen, UFR de Lettres et Sciences Humaines, thèse de doctorat, 460 p.
- OFFNER J.-M., PUMAIN D. [1996], *Réseaux et territoires, significations croisées*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 280 p.
- PÉRALDI M. (éd.) [2001], *Cabas et containers – Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris/Aix-en-Provence, Maisonneuve et Larose/MMSH, 300 p.
- PORTER G. [1995], «The Impact of Road Construction on Women's Trade in Rural Nigeria», *Journal of Transport Geography*, vol. 3, n° 1, p. 3-14.
- RETAILLÉ D. [1997], *Le monde du géographe*, Paris, Presses de la Fondation des Sciences Politiques, 283 p.
- RUI S., OLLIVIER-TRIGALO M., FOURNIAU J.-M. [2001], *Évaluer, débattre ou négocier l'utilité publique? L'expérience de la mise en discussion publique des projets: identité et légitimité plurielles*, Arcueil, INRETS, rapport n° 240, 358 p.
- SAKHO P. [1991], *Évolution des «escalas» ferroviaires du bassin arachidier oriental du Sénégal*, Dakar, Université Cheikh Anta Diop, FLSH, Département de Géographie, 200 p.
- SASSEN S. [1999], «La métropole: site stratégique et nouvelle frontière», *Cultures et Conflits*, n° 33-34 ([http://www.conflits.org/numeros\\_new.php3](http://www.conflits.org/numeros_new.php3)).



SOYINKA W. [1988], *La route*, Paris, Hatier, 100 p.

TAAFFE J.-T., MORRIL R., GOULD P.-J. [1963], «Transport Expansion in Underdeveloped Countries», *Geographical review*, n° 53, p. 502-529.

VERDEIL, V. [1998], «L'équité territoriale», *L'Espace Géographique*, t. 20, n° 3, p. 204-216.

VIRILIO P. [1983], *Vitesse et politique*, Paris, Galilée 147 p.

WOLKOWITSCH M. [1992], *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 192 p.