

Jérôme Lombard et Olivier Ninot

## Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest

- 1 Ce dossier d'*Echogéo* a l'ambition de traiter ensemble de mobilités et de systèmes de transport en Afrique de l'Ouest. Deux raisons objectives justifient notre réflexion. D'une part, dans cette partie du continent, le développement des transports a été rapide et concomitant avec une accélération des circulations locales, régionales et internationales. D'autre part, la culture des ingénieurs, qui a été longtemps dominante dans le secteur des transports, en particulier dans l'aire francophone sous tutelle de l'expertise française<sup>1</sup>, doit être complétée aujourd'hui par une approche transversale si l'on veut comprendre les ressorts de l'évolution conjointe des systèmes de transport et des mobilités en Afrique de l'Ouest. Le temps a passé et l'approche scientifique demande de considérer ces systèmes, non plus uniquement sous leur aspect technique, mais davantage comme un élément de la mobilité des personnes et des biens.

### Transport et mobilité

- 2 Les recherches consacrées aux transports et aux mobilités sont peu nombreuses, en dépit des réflexions développées depuis une dizaine d'année sur l'Afrique mobile (Bruijn, Van Dijk et *al.*, 2001 ; Hahn et Klute, 2007), sur les mouvements migratoires ou sur les circulations (Mansell Prothero et Chapman, 2010). Les analyses spécifiques des systèmes de transport sont aussi incomplètes, par exemple les travaux du réseau Sitrass<sup>2</sup> ou la synthèse sur la motorisation des transports africains au cours du vingtième siècle, édité par J.B. Gewald, S. Luning et K. Van Walraven (2009), dans la mesure où elles n'englobent pas l'étude de la mobilité des personnes et des échanges marchands. Une partie de ces travaux rejoint cependant ceux des institutions internationales sur les circulations rurales, le désenclavement des villages et les transformations du transport urbain dans les grandes métropoles (Dawson et Barwell, 1993 ; Porter, 2002 ; Dimitriou et Gakenheimer, 2011), ouvrant la voie à une compréhension plus globale des mobilités.
- 3 Traiter de manière imbriquée et interdépendante de mobilités et de systèmes de transport se justifie tout autant par les réalités du terrain que d'un point de vue théorique. Les différentes circulations observées s'enchevêtrent les unes dans les autres et font évoluer les systèmes de transport, tout comme ceux-là influencent en retour les motifs et les modalités de déplacement. La dispersion des familles africaines dans des espaces de plus en plus vastes tient ainsi à la multiplication des possibilités de se déplacer ; les migrations à longue distance sont permises par l'amélioration des infrastructures et des services de transport ; en ville, la mobilité résidentielle, d'un quartier à l'autre, transforme les transports urbains qui, en retour, soutiennent la croissance des banlieues, mêmes les plus éloignées ; les déplacements occasionnels (tourisme) ou professionnels (commerce) profitent de la croissance du transport aérien. Les systèmes de transport, de plus en plus performants (vitesse, confort, prix), rendent les mobilités, y compris en Afrique, substituables les unes aux autres et réversibles. Selon V. Kaufmann (2005), les mouvements pendulaires, la bi-résidentialité, les voyages à longue distance mais de courte durée se multiplient et présentent une alternative à d'autres formes de mobilité (migrations, changement de résidence).

### Développement des systèmes de transport et circulations croissantes en Afrique de l'Ouest : quelles perspectives et quels intérêts ?

- 4 L'imbrication des formes de mobilité les unes dans les autres, le rôle des transports dans leur adaptation quotidienne, ont servi de cadre de référence à l'organisation en 2011, durant la Conférence européenne des études africaines à Uppsala (ECAS: [www.nai.uu.se/ecas-4/conference-announcement](http://www.nai.uu.se/ecas-4/conference-announcement)), d'un atelier consacré à une approche conjointe des transports et des mobilités en Afrique de l'Ouest. Dans le cadre du réseau Africa-Europe Group for

- Interdisciplinary Studies (AEGIS: [www.aegis-eu.org](http://www.aegis-eu.org)), une telle rencontre est organisée tous les deux ans et permet aux chercheurs d'échanger sur les sociétés africaines contemporaines. Habituellement, les réflexions sur les systèmes de transport sont débattues dans des colloques thématiques, voire techniques. Notre objectif ici a été d'intégrer la réflexion sur les transports dans une conférence de spécialistes connaisseurs du continent africain, qui privilégie les approches culturelles, historiques, anthropologiques, plus rarement les entrées géographiques<sup>3</sup>.
- 5 Reprenant le thème général de la conférence (*African Engagements: On Whose Terms ?*), notre réflexion a porté sur le questionnement suivant : « Développement des systèmes de transport et circulations croissantes en Afrique de l'Ouest : quelles perspectives et quels intérêts ? ». Cet atelier a mis en lumière les relations entre le développement des systèmes de transport, l'accélération des circulations et les évolutions contemporaines dans les domaines économique, social, politique et territorial. Les transports et les mobilités qu'ils supportent sont non seulement les révélateurs de l'inscription de l'Afrique de l'Ouest dans des dynamiques globales néolibérales, signe de la place du continent dans le monde (Ferguson, 2006), mais aussi les vecteurs de constructions spécifiques. Ce dossier cherche à identifier et à analyser les forces qui président aux changements en cours dans les systèmes de transport/circulations : les intérêts économiques et politiques en jeu, les populations, individus, opérateurs qui circulent, les motivations diverses, les territoires en recomposition. Dans cet espace ouest-africain, il s'agit aussi de discuter de la concomitance des processus, de l'accroissement des différenciations et de la combinaison, sous différentes formes, des anciennes structures et des nouveaux modes de vie ou de faire.
- 6 Trois ensembles de textes présentés dans le dossier renvoient à trois dynamiques actuelles qui structurent le couple mobilités / transports. La première concerne les jeux d'échelles mis en évidence par le développement des systèmes de transport. A l'heure où le transport international a vocation à désenclaver les pays sans accès à la mer, où les corridors de transport permettant a priori une circulation fluide sur l'infrastructure sont renforcés, l'effervescence des circulations locales et nationales vient rappeler combien le transport routier, ubiquiste, est adapté à la demande, loin devant le transport ferroviaire réservé aux marchandises. La deuxième dynamique conforte la nécessité d'approches localisées prenant en compte l'évolution des modes de vie, la multiplicité des motifs de déplacement, l'entrée des populations urbaines et rurales dans une mobilité contemporaine, dynamique et variée. La croissance des mouvements de tous types tire le transport vers le haut, exigeant de nouveaux véhicules, de nouvelles offres, de nouvelles dessertes, les populations inventant leur transport, irriguant les quartiers et villages comme elles le souhaitent, passant outre dans leurs déplacements les contraintes du système spatial ou urbanistique et des programmations que celui-ci impose aux pratiques (Di Méo, 1999 : 89). L'exemple des motos-taxis est à ce sujet éclairant. Troisième dynamique, celle des inégalités croissantes. La figure spatiale du corridor reliant deux pôles sans tenir compte de l'espace traversé, si elle domine l'exploitation du transport ferroviaire, guette le transport routier tant les inégalités d'accès aux voies en bon état, à l'offre de service, sont croissantes. Rallier une route bitumée reste en maints lieux d'Afrique de l'Ouest, villages, quartiers urbains, compliqué, voire difficile, alors même que le transport routier permet aux formes variées de la mobilité de s'exprimer. Les populations aisées sont totalement intégrées à ce monde mobile, par leur niveau de vie, leur capacité à mobiliser le transport sous toutes ses formes, leur mode de vie dans lequel l'espace est un territoire de places en réseau. Mais les autres ? Sont en jeu la question de la régulation des différences, l'équilibre à concevoir entre intérêts divergents, le rôle des États contemporains en Afrique de l'Ouest, des pouvoirs décentralisés, des collectifs professionnels ou d'usagers, etc.

## Corridors de transport et grands opérateurs

- 7 La mondialisation économique requiert des pôles d'activités et de peuplement, même distants, connectés les uns aux autres ; elle demande des circulations fluides entre deux terminaux (Hall et al., 2010), qui ne soient pas entravées par des problèmes logistiques, sociaux ou politiques locaux. La logique de corridor de transport qu'on observe alors renforce la concentration des investissements sur quelques axes et influe sur l'implantation locale des opérateurs logistiques

et de transport internationaux, présents d'abord au débouché des grandes infrastructures et non dans les espaces intermédiaires. Le décalage entre logique de transport international et territoire étatique paraît alors croissant.

- 8 Jean Debrie (*The West African port system: global insertion and regional particularities*) souligne le passage progressif d'une logique de desserte de l'ensemble de l'espace ouest-africain à partir des voies ferrées à une logique de liaison entre terminaux distants les uns des autres, évoluant quasiment vers le statut d'enclaves que seul le transport international connecte aux réseaux mondiaux. La compétition entre terminaux portuaires pousse les grands groupes logistiques à sélectionner une ou deux places et à organiser les dessertes des territoires voisins à partir de systèmes de cabotage (ISEMAR, 2008). Ainsi, Abidjan semble émerger dans la rangée ouest-africaine comme port de transbordement. De même, Lomé au Togo souhaite profiter de ses avantages naturels (port en eau profonde, à mi chemin entre Lagos et Accra) pour capter une partie de ces trafics tout en renforçant sa fonction de transit vers son hinterland.
- 9 Foussata Dagnogo, Olivier Ninot et Jean-Louis Chaléard (*Le chemin de fer Abidjan - Niger : la vocation d'une infrastructure en question*) précisent le propos de J. Debrie en évoquant le cas de la ligne ferroviaire internationale Abidjan/Ouagadougou. Son exploitation étant privatisée depuis 1995 et aux mains du groupe français Bolloré, son activité est polarisée par la circulation des trains de conteneurs entre le port d'Abidjan et les terminaux de Ouagadougou (Burkina Faso) et Ferkessédougou (Côte d'Ivoire, où ils sont transférés sur des camions en direction du Mali). La contribution insiste sur l'évolution de l'organisation des rotations de trains qui ne s'arrêtent plus dans la multitude de gares qui ponctuent le tracé de la ligne et qui servaient de pôle de concentration et de redistribution des trafics locaux. De plus en plus, les trains relient les terminaux de la ligne au détriment des arrêts intermédiaires qui ne sont plus considérés par l'exploitant comme étant rentables. Ce processus de différenciation spatiale se retrouve ailleurs en Afrique, que ce soit le long de la ligne Dakar/Bamako<sup>4</sup> ou sur celle reliant Dar es Salaam (Tanzanie) et la Zambie (Monson, 2006).
- 10 Ce qui est en jeu ici, c'est la capacité des systèmes de transport ouest-africains à satisfaire la demande de plus en plus diversifiée des populations et surtout des opérateurs économiques. Le chemin de fer, peu développé ou en voie d'abandon, et dont les voies sont rarement connectées les unes aux autres (hormis au Nigeria), apparaît aujourd'hui en retrait face au déferlement tous azimuts de l'offre routière.

## Transports routiers et populations mobiles

- 11 En ville, en campagne, dans les relations interurbaines, le transport routier présente des avantages incontestables : dessertes nombreuses, multiplicité des types des véhicules, offre pléthorique, activité aisée à démarrer, rentabilité à court terme, potentiel fiscal élevé. Depuis l'apparition dans les années 1930 des véhicules à moteur, le taux de motorisation des sociétés africaines a fortement crû, notamment à partir de la libéralisation des économies au début des années 1990 (Gakenheimer, 1997). Les réseaux routiers ont été étoffés et couvrent une grande partie des territoires nationaux, quand ils ne forment pas une toile émergente à l'échelle continentale ou sous-régionale. Souvent des réseaux de pistes viennent en complément des axes routiers bitumés, permettant aux automobiles, aux autocars, aux motocyclettes, de desservir les villages les plus reculés et d'offrir une alternative aux transports locaux non motorisés, charrettes, bicyclettes et marche à pied.
- 12 Dans la perspective de mesurer l'importance du temps long sur les changements apportés par le transport, le travail de G. Porter (*Reflections on a century of road transport developments in West Africa and their (gendered) impacts on the rural poor*) analyse sur près d'un siècle l'évolution des projets routiers, de l'offre de transport et de leurs impacts plus ou moins positifs pour les populations rurales du Ghana et du Nigeria, en particulier les femmes. En partant d'un travail d'archives et d'enquêtes personnelles menées sur plusieurs décennies, l'auteur montre comment le développement d'axes routiers dans les campagnes, s'il a favorisé la croissance de la commercialisation des produits agricoles, a surtout poussé les populations à se rapprocher des routes. G. Porter souligne ainsi la délicate situation économique des villages restés éloignés des routes et qui n'intéressent plus les commerçants circulant sur les axes

principaux. Les femmes en particulier, à la différence des hommes plus mobiles et en capacité financière d'emprunter les transports modernes, subissent dans certaines parties du Ghana ou du Nigeria un isolement croissant. En d'autres termes, le projet routier, la route bitumée nouvellement construite, peut se résumer à un axe traversant des contrées, concentrant les investissements et les populations et innervant assez peu les zones éloignées et mal reliées aux dynamiques urbaines. Il se transforme en corridor ignorant les espaces traversés, ce qui limite les possibilités de déplacement ou d'opportunités économiques à partir d'une gare routière ou d'un carrefour important.

- 13 Plus au nord, Benjamin Steck (*West Africa facing the lack of traffic lanes. A case study: the Nouakchott-Nouadhibou road, Mauritania*) tente de montrer comment une voie routière nouvelle, reliant deux grandes villes de Mauritanie, est prise dans les contradictions du développement contemporain des échanges. La route Nouakchott/Nouadhibou sert avant tout à relier les deux pôles économiques du pays, distants l'un de l'autre de plus de 450 km et jusqu'en 2005 principalement reliés par avion (Antil et Choplin, 2003). Elle favorise les échanges économiques, les circulations nationales de marchandises et de personnes, tout en servant de chaînon routier sur l'axe international côtier Dakar/Casablanca. La fonction de corridor occupée par la route est contrebalancée par la présence à mi-parcours du Parc national du Banc d'Arguin où résident des pêcheurs imraguens, aux traditions de pêche reconnues dans le monde entier mais de plus en plus soucieux d'être connectés aux cités voisines. Ils cherchent à faire venir des transporteurs et mareyeurs jusqu'aux plages de débarquement des prises et surtout à se rapprocher de la route. Les nomades de l'intérieur se localisent également le long de l'axe routier, en implantant des installations de plus en plus pérennes (habitations, boutiques).
- 14 A travers l'exemple de la route Nouakchott Nouadhibou, c'est le rôle d'ordonnateur, d'arbitre, dévolu à l'État central, ici mauritanien, qui est questionné. Qui ou quelle structure opère le lien nécessaire entre la multitude grandissante d'intérêts privés présents, en l'occurrence les grands groupes miniers, les grands commerçants, les hommes d'affaires, les villages riverains, les pêcheurs ? Qu'en est-il aujourd'hui du service public dans la prestation de transport ? La multiplication des intervenants dans le financement, l'organisation et le fonctionnement du transport en Afrique (agences locales dédiées, bailleurs de fonds, groupes privés internationaux, entrepreneurs nationaux), le renchérissement des procédures de partenariats privé/public (PPP), la multitude d'intérêts en cause, éloignent peu à peu le système de transport du positionnement sur lequel auparavant il était situé, celui de l'intérêt général et de l'équité territoriale.

## Nouvelles mobilités, inégalités

- 15 L'émergence des opérateurs privés résulte des politiques de libéralisation économique et de la dynamique des initiatives prises par des commerçants, des migrants, des fonctionnaires, pour développer une offre alternative de transport. Parfois, c'est l'absence même d'offre, en particulier dans les villes où les programmes d'ajustement structurel et sectoriel ont porté un coup aux compagnies publiques, qui motive le lancement d'une nouvelle ligne dans un quartier isolé ou dans un village. Le développement des « cars horaires » au Sénégal, reliant à heure fixe un village et la capitale, porté par des entrepreneurs locaux, est à cet égard explicite (Lombard, 2011).
- 16 Le transport évolue selon la volonté de néo-professionnels qui, libérés des contraintes étatiques, offrent un transport inédit qui tente de répondre au mieux aux attentes et aux pratiques des populations citadines et rurales. Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet et Maïdadi Sahabana (*Moto-taxis in the « transport crisis » of West and Central African cities*) soulignent la vitalité des conducteurs de motos-taxis, leur réactivité face aux demandes des populations et surtout la grande disponibilité spatiale dont ils font preuve pour satisfaire la clientèle. Dans de multiples villes africaines (Calabar, Cotonou, Douala, Kampala, Lomé, Niamey), leur nombre ne cesse de progresser, correspondant à la fois à la volonté de jeunes, en panne d'emploi, de trouver une activité et un revenu et à la demande de populations en quête d'un transport peu onéreux pour se déplacer vers le centre, entre quartiers, dans des zones sableuses, etc. Le moto-taxi apparaît alors comme l'archétype de la juste rencontre entre

une demande et une offre, entre une mobilité souple et réactive dans le temps et l'espace et une solution simple et adaptée. Même si les conditions de sécurité sont peu assurées, même si la mauvaise combustion des moteurs contribue à la pollution de l'environnement urbain, ces véhicules à deux roues sont pratiques et en phase avec une partie des modes de vie urbains et ruraux, eux-mêmes évoluant au quotidien selon les « opportunités d'un temps éphémère » (Montulet, 2005 : 145). Le téléphone mobile, « adapté aux arts de faire des usagers » (Chéneau-Loquay, 2012 : 85), accompagne, quand il ne la précède pas, cette offre en transformation permanente.

- 17 La capacité des personnes à inventer leur propre transport, si elle correspond, dans certaines situations, à une modalité de la quête d'autonomie par rapport aux systèmes établis et imposés, se caractérise aussi par l'extrême différenciation entre individus ou groupes. Le moto-taxi symbolise aussi l'impossibilité pour nombre de familles ou individus d'emprunter un autre moyen de transport. A l'opposé du spectre, les familles aisées achètent des scooters pour démultiplier leurs moyens de transport dans des villes souvent congestionnées : à côté de la berline de luxe, ils affichent pour leurs enfants la possession de motos. Des écarts croissants apparaissent entre populations habitant les mêmes villes, régions ou pays, ils augurent en Afrique de l'Ouest de transformations et d'inégalités croissantes dans les capacités à se déplacer et dans l'accès aux transports, déjà visibles à l'heure actuelle (Lombard et Ninot, 2010).
- 18 Dans un continent considéré comme pauvre, les formes de mobilité des populations riches sont visibles mais peu documentées. Celles-ci façonnent des relations dans l'espace particulières, utilisant des modes de transport motorisés et coûteux qui leur permettent de déployer, à toutes les échelles, du quartier huppé au monde, de la métropole au pays tout entier, leurs capacités à se mouvoir, quand ils l'entendent et pour divers motifs. L'originalité de la contribution de Michel Lesourd (*Mondialisation et nouvelle mobilité des élites africaines. La mobilité bourgeoise au Sud*) est de mettre en évidence l'importance de la mobilité comme mode de vie et celle du transport rapide comme une de ses composantes indissociables. Dans les quartiers urbains riches des villes d'Afrique, peu peuplés, le niveau d'éducation ou de qualification, couplé à l'activité économique, permet aux populations d'être aisément mobiles. Ces dernières profitent beaucoup plus de la mondialisation libérale conquérante que les immobiles, souvent pauvres et relégués, assignés à des tâches, activités et localisations contraignantes. L'État donne alors l'impression d'accompagner la mondialisation des comportements, sans plus tenter de réguler, d'équilibrer et de rendre possibles pour tous ces transformations du rapport à l'espace aussi fondamentales.
- 19 Le développement des initiatives privées, dans un contexte de décentralisation des pouvoirs politiques, complexifie cependant le paysage de la gouvernance des transports. Ces initiatives, souvent issues de la libéralisation des années 1980 (mais pas seulement), enrichissent et améliorent considérablement l'offre de transport, même si elles ne jouent pas toujours en faveur d'une plus grande égalité d'accès au transport et d'une plus grande couverture territoriale. Les revendications de plus en plus fortes et de mieux en mieux formalisées des populations elles-mêmes (dans la presse, via des organes encore peu nombreux et peu puissants comme les associations de consommateurs, bientôt des associations d'usagers des transports !), font du transport une question sociale, au moins dans les villes, à laquelle l'État et les collectivités territoriales doivent apporter des réponses. Se mettent en place, localement ou à l'échelle des États, des systèmes composites « dans lequel le réseau cohabite, durablement et depuis longtemps, avec des extensions non conventionnelles de son propre système sociotechnique et des fonctionnalités de service hors réseaux » (Jaglin, 2012 : 52). Les initiatives privées (usagers, riverains, professionnels) innovent, instituent, dans les méandres des réglementations publiques comme des pratiques populaires, des modalités originales de gouvernance du transport, fondent en quelque sorte une façon métissée de faire et de gérer le transport, qui ne va pas à l'encontre des décisions des pouvoirs publics, mais qui compose avec.
- 20 A bien y regarder, la question de la gouvernance des transports dépasse le cadre des États nationaux et se pose à l'échelle supérieure, celle de la Cedeao ou de l'Uemoa d'où viennent les textes et projets d'harmonisation des règles de circulation, d'exercice des métiers du transport,

etc. C'est aussi à ce niveau-là que s'invente un nouveau positionnement de l'État permettant de répondre à la fois aux exigences des professionnels et à celles des usagers comme aux impératifs d'égalité et de couverture territoriale.

## Les enjeux pour l'avenir des recherches sur les transports et la mobilité

- 21 Plusieurs conclusions s'imposent à la lecture de ce dossier. En premier lieu, la diversité des études de cas ne doit pas nous empêcher de développer une vision globale et transversale des processus à l'œuvre. En deuxième lieu, les transports constituent un prisme à travers lequel il est possible de saisir les évolutions spatiales et territoriales contemporaines. Enfin, un retour sur nos méthodes d'investigation apparaît encore et toujours nécessaire.
- 22 De quoi parle-t-on depuis les banlieues de Niamey, depuis la route reliant Nouakchott à Nouadhibou ou depuis le port de Lomé ? Qu'est-ce qui autorise à évoquer la mobilité développée par les riches Africains quand tant de personnes et de faits rappellent au quotidien l'incertitude de la vie sur le continent ?<sup>5</sup> La multitude de terrains signifie bien plus qu'une juxtaposition de cas particuliers. Leur mise en perspective met en lumière l'existence d'évolutions générales qui traversent l'ensemble du monde contemporain, à commencer par l'émergence, dans des pays pauvres, de populations minoritaires mais immensément riches dont les pratiques de mobilités et de transport entrent en résonance avec celles des élites d'affaires américaines, asiatiques ou européennes. L'Afrique de l'Ouest apparaît de ce point de vue peu singulière : les processus observés sur le continent renvoient à des transformations observées et analysées ailleurs dans le monde ; parfois même, ils annoncent ce qui se produit dans d'autres aires géographiques, comme par exemple le démantèlement de services publics de transport et la multiplication de l'informel au cœur même des sociétés du Nord. En revanche, il convient de ne pas laisser entendre que l'Afrique est uniforme et que les modalités par lesquelles se déploient les mobilités des populations, les caractéristiques des systèmes de transport, sont identiques d'un bout à l'autre du continent. G. Magrin (2010) rappelle ainsi sa diversité et la nécessité de travailler et d'observer à des échelles intermédiaires, régionales par exemple.
- 23 La mise en perspective des cas présentés dans ce numéro montre le caractère heuristique des exemples considérés en même temps que leur portée de généralisation. Les systèmes de transport méritent le détour pour ce qu'ils montrent, visuellement, matériellement, physiquement, à savoir des processus révélateurs de tendances à la fois générales et particulières : normalisation, homogénéisation (les systèmes convergent, en partie du moins, vers des modèles globaux), différenciation et inégalités croissantes (de la charrette aux véhicules 4x4 climatisés). Les transports deviennent intéressants aussi parce qu'ils évoluent et se construisent ou se reconstruisent sous les yeux des observateurs. Les changements qu'ils ont connus depuis vingt ans sont importants et peu sujets à controverses : les routes sont plus nombreuses, le goudronnage des pistes est réel, les véhicules sont en meilleur état, le désenclavement est plus systématique, l'Afrique progresse, écrit-on ici et là<sup>6</sup>. Or il va de la responsabilité des chercheurs de discuter aussi des évidences en matière de transport, par exemple des logiques de corridor international qui s'imposent aux autres logiques de desserte, y compris dans des pays sans accès à la mer, pour lesquels la connexion avec les échanges internationaux apparaît indiscutable (trop ?) et par conséquent indiscuté.
- 24 Dernier point, nous insisterons sur la nécessité d'inscrire notre réflexion méthodologique dans le cadre des recherches en sciences sociales. Il apparaît plus que judicieux de poursuivre les investigations et de multiplier les points de vue. Pour cela, il est nécessaire de varier les échelles spatiales, de laisser la place, encore et toujours, à des méthodes pluridisciplinaires (anthropologues, économistes, géographes, démographes et statisticiens, ingénieurs), de mobiliser les discours de différents groupes sociaux et professionnels, qui acceptent de parler de leurs pratiques de déplacement et de leurs motivations. La combinaison d'approches empiriques et de réflexions théoriques est le seul moyen pour consolider notre connaissance des évolutions combinées des transports et des mobilités<sup>7</sup>. La démarche phénoménologique, développée sur les routes nigériennes par A. Masquelier (2002), redonne la parole à

l'observation et à l'expérience et souligne le poids de la réalité vécue dans la compréhension des pratiques en temps de dérégulation et de déréglementation. Il convient de poursuivre l'introspection au cœur du transport, en se mettant soi-même en scène, dans les bus, les camions, les trains ou les avions, avec les gens qui voyagent. La perception intime des phénomènes, « l'analyse concrète d'une situation concrète » (Copans 2010: 163), même si elles relèvent toujours d'un parti-pris subjectif, sont d'autant plus nécessaires que le transport et donc la mobilité sont des épreuves, c'est-à-dire des essais, des expériences, comme le rappellent dans leurs recherches expérimentées R. Pourtier (1991) ou A. Choplin et J. Lombard (2010).

---

### **Bibliographie**

- Antil A., Choplin A., 2003. Le chaînon manquant : la route Nouakchott-Nouadhibou, dernier tronçon de la transsaharienne Tanger-Dakar. *Afrique contemporaine*, n°208, p. 115-126.
- Bruijn M. de, Van Dijk R., Foeken, D., 2001. *Mobile Africa*. Leiden, Brill.
- Cheneau-Loquay, A., 2012. La téléphonie mobile dans les villes africaines. Une adaptation réussie au contexte local. *L'Espace géographique*, 1, p. 82-93.
- Choplin A., Lombard J., 2010. Suivre la route". Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal. *EchoGéo*, 14, <http://echogeo.revues.org/12127>
- Commission Économique pour l'Afrique, 2009. *The Transport Situation in Africa*. Organisation des Nations Unies, Addis Ababa, 13-15 octobre.
- Copans J., 2010. *Un demi-siècle d'africanisme africain. Terrains, acteurs et enjeux des sciences sociales en Afrique indépendante*. Paris, Karthala.
- Dawson J., Barwell I., 1993. Roads are not enough: New perspectives on rural transport planning in developing countries. London, Intermediate Technology Publications.
- Dimitriou H. T., Gakenheimer R., 2011. Urban Transport In The Developing World. *A Handbook of Policy and Practice*. London, Edward Elgar.
- DiMéo G., 1999. Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales. *Cahiers de géographie du Québec*, 43 (118), p. 75-93.
- FERGUSON J., 2006. *Global Shadows. Africa in the Neoliberal World Order*. Durham, Duke University Press.
- Gakenheimer R., 1997. Rapid motorization in the developing world: correlates and consequences, in *Géographies de l'automobile et aménagement des territoires*. Arcueil/Nanterre, INRETS/Université Paris X, p. 149-156.
- Gewald J.-B., Luning S., Van Walraven K., 2009. *The Speed of Change: Motor Vehicles and People in Africa, 1890-2000*. London, Brill.
- Hanh H.P., Klute G. (ed.), 2007. *Cultures of Migration. African Perspectives*. Münster, Lit Verlag.
- Hall P., McCalla R. J., Comtois C., Slack B. (ed.), 2010. *Integrating Seaports and Trade Corridors*. Farnham, Ashgate.
- ISEMAR, 2008. *Enjeux et position concurrentielle de la conteneurisation ouest-africaine*. Note de synthèse n°50, [www.isemar.fr](http://www.isemar.fr)
- Jaglin S., 2012. Services en réseaux et ville africaines : l'universalité par d'autres voies ? *L'Espace géographique*, 1, p. 51-67
- kaufmann V., 2005. Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? *Cahiers internationaux de sociologie*, 118, p. 119-135.
- Lombard J., 2011. *Transports d'ici, transports d'ailleurs. Du Sénégal à l'Afrique de l'Ouest*. Le Havre, Dossier d'habilitation à diriger des recherches, vol. 3, 235 p.
- Lombard J., Ninot O., 2010. Connecter et intégrer : les territoires et les mutations des transports en Afrique. *Bulletin de l'association des géographes français*, 1, p. 69-86.
- Magrin G., 2010. En attendant le centenaire... Introduction au dossier Afrique, 50 ans d'indépendance. Territoires, frontières, identités et développement. *EchoGéo*, 13 <http://echogeo.revues.org/12113>
- Mansell Prothero R., Chapman M., 2010. *Circulation in Third World Countries*. London, Routledge.

- Masquelier A., 2002. Road Mythographies: Space, Mobility, and the Historical Imagination in Postcolonial Niger. *American Ethnologist*, 29, 4, p. 829-56.
- Monson J., 2006. Defending the People's Railway in the Era of Liberalization: Tarazan in Southern Tanzania. *Africa*, 76, 1, p. 113-130.
- Montulet B., 2005. Au-delà de la mobilité : des formes de mobilités. *Cahiers internationaux de sociologie*, 118, p. 137-159.
- Porter G., 2002. Living in a Walking World: Rural Mobility and Social Equity Issues in Sub-Saharan Africa. *World Development*, vol. 30, n° 2, p. 285-300.
- Pourtier R., 1991. L'inéluctable défi des transports. *Politique Africaine*, 41, p. 22-31.
- Van Chi-Bonnardel R. N. 1978. *Vie de relations au Sénégal. La circulation des biens* ; Dakar, IFAN.

## Notes

- 1 Au Sénégal, R. Van Chi-Bonnardel rappelait en 1978 que « la direction des transports [était] gérée, pendant toute la période coloniale, et aussi en partie après l'indépendance, par des ingénieurs français de la SNCF [...] » (Van Chi-Bonnardel, 1978 : 314).
- 2 SITRASS (Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne) est constitué d'équipes de recherche, d'experts et de professionnels des transports d'Afrique et d'Europe. Cf. <http://www.sitrass.org>
- 3 Durant la conférence d'Uppsala, un autre atelier a ainsi attiré l'attention sur les routes africaines et sur ce qu'elles représentent comme espaces de vie, de risques et de dangers (*Uncertainty, Danger and the Productive Life of Risk on and alongside African Roads*).
- 4 Cf. le film de J. Merlaud sur les revendications des riverains de la ligne Bamako Kayes Dakar dans sa partie malienne : [http://www.dailymotion.com/video/x4phtd\\_bamako-kayes-part1\\_news](http://www.dailymotion.com/video/x4phtd_bamako-kayes-part1_news) ; [http://www.dailymotion.com/video/x4pgyq\\_bamako-kayes-part2\\_news](http://www.dailymotion.com/video/x4pgyq_bamako-kayes-part2_news)
- 5 Lors du dernier Festival international de géographie de Saint-Dié (France), en octobre 2011, l'un des contributeurs à ce numéro ne s'est-il pas vu rappeler le décalage entre ses propos sur les populations riches et la pauvreté endémique en Afrique.
- 6 "Significant transport infrastructure development and services, including roads, railways, airports and seaports has taken place" (Commission économique pour l'Afrique, 2009: 10).
- 7 Il est fondamental de dé-singulariser la recherche sur les transports, de la désenclaver pourrait-on dire. Une fine connaissance des transports, des gares routières, des professionnels, des types de véhicules, est certes utile mais elle ne permet pas de saisir la portée du transport comme fait économique majeur et sa place dans la société. Discuter conjointement des moyens de se déplacer et des types d'utilisateurs, rapprocher l'analyse d'un corridor international géré par un groupe logistique mondial d'une étude localisée des effets d'une nouvelle infrastructure, donnent du sens et de la profondeur aux études sur les transports.

## Pour citer cet article

### Référence électronique

Jérôme Lombard et Olivier Ninot, « Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest », *EchoGéo* [En ligne], 20 | 2012, mis en ligne le 13 juillet 2012, consulté le 18 mai 2014. URL : <http://echogeo.revues.org/13127> ; DOI : 10.4000/echogeo.13127

## À propos des auteurs

### Jérôme Lombard

Jérôme Lombard, [jerome.lombard@ird.fr](mailto:jerome.lombard@ird.fr), est chargé de recherches en géographie à l'IRD, habilité à diriger des recherches (HDR) et membre de l'UMR PRODIG. Avec Olivier Ninot, il a participé en 2010 à la journée sur les cinquante ans des indépendances africaines, organisée par l'Association des géographes français (« Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique », *Bulletin de l'Association des géographes français*, 2010, 1) et dirigé le numéro spécial d'*Espaces Populations Sociétés* consacré aux nouvelles mobilités dans les Suds (<http://eps.revues.org/index4001.htm>). Il a co-publié deux ouvrages en 2006 et 2008 : *La mondialisation côté Sud*, aux Editions de l'IRD et de l'ENS (compte-rendu dans le numéro 2 d'*EchoGéo* : <http://echogeo.revues.org/1420>), et *Abidjan Dakar, des villes à vendre ?* à l'Harmattan.



**Olivier Ninot**

Olivier Ninot, [olivier.ninot@prodig.cnrs.fr](mailto:olivier.ninot@prodig.cnrs.fr), est ingénieur de recherche CNRS, membre de l'UMR PRODIG. . Avec Jérôme Lombard, il a participé en 2010 à la journée sur les cinquante ans des indépendances africaines, organisée par l'Association des géographes français (« Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique », Bulletin de l'Association des géographes français, 2010, 1) et dirigé le numéro spécial d'Espaces Populations Sociétés consacré aux nouvelles mobilités dans les Suds (<http://eps.revues.org/index4001.htm>). Il a co-publié :

- Magrin G., Ninot O., Cesaro J.D., 2011. L'élevage pastoral au Sénégal : entre pressions spatiales et mutations commerciales. Mappemonde, n°101, 2011-1, 17 p.
  - Cesaro J.D., Magrin G., Ninot O. 2010. Atlas de l'élevage au Sénégal. Paris, Prodig, 32 p. <http://hildegard.univ-paris1.fr/elevage-senegal/>
- 

***Droits d'auteur***

© Tous droits réservés

---

Jérôme Lombard et Olivier Ninot

## Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest

---

### Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

**revues.org**

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

---

### Référence électronique

Jérôme Lombard et Olivier Ninot, « Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest », *EchoGéo* [En ligne], 20 | 2012, mis en ligne le 13 juillet 2012, consulté le 18 mai 2014. URL : <http://echogeo.revues.org/13127> ; DOI : 10.4000/echogeo.13127

Éditeur : Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (CNRS UMR 8586)

<http://echogeo.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :

<http://echogeo.revues.org/13127>

Document généré automatiquement le 18 mai 2014.

© Tous droits réservés