

Jérôme Lombard et Olivier Ninot

Gens, lieux et moyens du transport : des déplacements quotidiens aux voyages continentaux

Les mobilités des populations ouest-africaines en images

- 1 L'idée de ce carnet photographique est de souligner les interdépendances entre la mobilité des personnes et des marchandises et les systèmes de transports en Afrique de l'Ouest. Les seconds s'adaptent aux évolutions de la première quand ils ne la stimulent pas. On ne peut pas considérer l'un sans l'autre et imaginer que les transports évoluent sans tenir compte des pratiques des populations, des chargeurs, des commerçants. Les uns et les autres changent leur rapport au monde, à l'espace, parcourent de longues distances tout en restant attachés au quartier ou au village, multiplient les opportunités de voyage, en passant parfois d'un métier à l'autre, devenant transporteur après avoir été commerçant, migrant au cours d'un pèlerinage, chauffeur de taxi dans une ville étrangère.
- 2 C'est cette plasticité des transports et des mobilités dont ce carnet se fait l'écho, sans focaliser sur les archaïsmes attachés aux transports africains qui alimentent les idées reçues, tantôt romantiques, tantôt teintées de catastrophisme, et en considérant les mobilités comme un prisme privilégié pour l'observation des évolutions contemporaines. D'une certaine manière, le transport décrit ici, au-delà de son aspect parfois rudimentaire, apparaît comme moderne car adapté aux demandes, mixte et inventif, en mêlant, pour un service complet, transport de marchandises et passagers, véhicules anciens et neufs, grandes entreprises et artisanat.
- 3 Lieux du transport, véhicules, infrastructures, composent le paysage dans lequel se meuvent voyageurs, professionnels du transport (transporteurs, chauffeurs, apprentis, intermédiaires, etc.), commerçants et commerçantes. Le monde du transport est un univers à part, une antichambre et une extension des villes et des campagnes, il est un espace-temps qui exige patience, organisation et adaptabilité, car existe toujours une part d'incertitude. Se déplacer n'est jamais un acte banal, même s'il est de plus en plus fréquent.
- 4 En tant que réalité prégnante au quotidien, le transport contribue à en fabriquer les représentations : qui ne connaît pas les « cars rapides » de Dakar ou les taxis-moto de Cotonou, de Lomé (*zémis*) ou de Douala (*bend-skin*) ? Aussi, en donnant à voir, par quelques images, une part des mobilités ouest-africaines et des transports qui les portent, nous reprenons à notre compte la posture de C. Vanderhoff et de C. Neuray (2011) pour qui, loin de prétendre à l'objectivité scientifique, un dossier photographique doit « être lu – regardé – non comme l'expression d'une nostalgie vidalienne, mais comme un clin d'œil critique, comme un exercice qui ne peut être que subjectif, (...) ». Chacun se construira sa propre représentation à partir de ce dossier, retrouvera ou pas ses repères et ses propres expériences. Pourvu que ces photos étonnent, interrogent, stimulent, notre objectif sera atteint.

Les moyens de transport : héritages, adaptations, ajustements

- 5 La principale caractéristique des moyens de transports ouest-africains, qu'ils soient urbains, interurbains, ruraux, qu'ils concernent les marchandises ou les voyageurs, est leur grande diversité. Celle-ci n'est pas modale : la navigation fluviale a aujourd'hui une importance anecdotique dans cette partie du continent ; le chemin de fer connaît des fortunes diverses et une partie seulement des tronçons constituant des embryons de réseaux est exploitée ; quant aux liaisons aériennes intérieures et inter-États, elles ne pèsent guère en comparaison des relations internationales. La diversité est surtout celle du transport routier, mode dominant, que les importations de véhicules et l'extension des réseaux routiers, notamment depuis les années 1980, n'ont cessé de renforcer : pick-up desservant les campagnes, taxis moto, taxis urbains et interurbains (5, 7 places), minibus de 15 ou 18 places, autocars et bus de 30 à 60 places, pour ce

qui est des transports en commun auxquels s'ajoute toute la gamme de transports individuels à 2 ou 4 roues, motorisés ou non.

- 6 Les transports terrestres relèvent aujourd'hui de trois grandes dynamiques : celle des héritages, celle des adaptations et celle des ajustements. Les chemins de fer, instruments des projets coloniaux, constituent des héritages ambivalents. D'un côté, ils se présentent comme des équipements anciens, passablement dégradés et pour lesquels les perspectives d'avenir se heurtent à la contrainte technique que constitue l'écartement métrique. De l'autre, ils restent des voies majeures de désenclavement (Dakar – Bamako ; Abidjan – Ouagadougou) et continuent d'alimenter des projets (des fantasmes ?) exprimés au niveau national (projets de chemins de fer minéraliers par exemple) ou régional (projet de connexion des tronçons existants dans l'Uemoa).
- 7 La logique de l'adaptation prévaut largement dans le transport routier. La transformation des antiques Saviem SG2 en « cars rapides », celle de pick-up en taxi-brousse pouvant embarquer près de 20 personnes, ou encore la pratique courante du transport mixte (marchandises et passagers) en milieu rural, relèvent de cette logique. Les services de transport proposés s'adaptent aussi à la fragilité de la demande, dispersée dans le temps et dans l'espace et souvent peu solvable (Ninot, 2004) : absence d'horaires et d'arrêts fixes, surcharge des véhicules de transport de marchandises comme de voyageurs, interruption de desserte et reversement des voyageurs (Lombard, Sakho et *al.*, 2004), sont des pratiques fréquentes. Décriées pour leur impact négatif sur la qualité de service ou la sécurité, elles témoignent des rudes conditions d'exploitation des véhicules. Faut-il parler de bricolages, selon l'expression d'A.S. Fall (2008), ou plutôt de nécessité, là où l'absence d'une offre de transport régulière contraint tout développement économique et social ?
- 8 Une telle logique engendre ses propres problèmes, tels que la pollution de l'air, les accidents, la dégradation des chaussées, etc¹. Elle se heurte surtout à l'évolution des exigences des voyageurs et des chargeurs qui rend les bricolages du secteur du transport de moins en moins acceptables². Aussi, sous l'effet conjugué de l'évolution de la demande et des Programmes sectoriels des transports (ou PST, inscrits dans le cadre des ajustements structurels), le secteur tout entier connaît, en Afrique de l'Ouest, de profondes évolutions. Les parcs de véhicules se renouvellent ici et là de façon spectaculaire, comme au Sénégal où l'importation de véhicules de plus de cinq ans a été interdite en 2003 et où les emblématiques « cars rapides » sont peu à peu remplacés par des minibus neufs de marque Tata (Inde) ou King Long (Chine). L'amélioration des services est aussi remarquable. Au Burkina ou au Mali, de grandes entreprises proposent des dessertes nationales et internationales à bord d'autocars climatisés, respectant des horaires planifiés. Au Togo, un grand transporteur a équipé son parc de quelques soixante camions avec des balises GPS permettant de suivre l'évolution des véhicules sur les routes internationales et donc d'informer les clients en temps réel des délais d'acheminement et d'éventuels problèmes survenus durant le trajet.

Illustration 1 - Transports urbains dakarois

Un « car rapide », un taxi, un scooter et quelques autres véhicules particuliers assurent une partie des déplacements des Dakarais. Le reste est couvert par les minicars Ndiaga Ndiaye (Mercedes blancs de 30 places), par les bus de la compagnie nationale Dakar Dem Dikk et, dans les quartiers isolés, par les taxis dits « clandos » et la marche à pied. Auteur : O. Ninot, Dakar, Sénégal, quartier Liberté, août 2006.

Illustration 2 - Des minibus de marque Tata

A Dakar, le passage progressif du « car rapide », folklorisé jusque dans les publications touristiques, au minibus Tata respectant une ligne et un tarif donnés, est le signe d'un changement dans la mobilité des Sénégalais. Ce qui est exigé désormais, c'est la ponctualité, le confort, la rapidité, la sécurité. Les navetteurs dakarois réclament en outre des transports adaptés à leur mobilité, c'est-à-dire permanents, réguliers, sans surprises pourrait-on dire. Auteur : S. Bredeloup, Dakar, gare Petersen, janvier 2006.

Illustration 3 - Un minicar de 18 places assurant des liaisons interurbaines

Ce type de véhicule, rapide, fiable et confortable est largement utilisé en Afrique de l'Ouest pour les transports interurbains et parfois aussi dans le transport urbain. Equipés et aménagés différemment selon les pays et leur utilisation, ils sont nommés « minibus », « minicar », « 15 places », ou encore « dourouni » au Mali et « gbaka » en Côte d'Ivoire.

Auteur : O. Ninot, gare routière d'Agbalepedogan, nord de Lomé, Togo, juin 2012.

Illustration 4 - TSR, l'une des premières compagnies d'autocars burkinabés

Le changement apporté par les autocars burkinabés n'est pas seulement visuel. Il correspond aussi à une évolution de la mobilité des Burkinabés, croissante, multiple et étendue à l'espace continental : TSR dessert, comme d'autres compagnies, l'ensemble des villes du pays et aussi les capitales voisines. Vers la Côte d'Ivoire, l'offre permet de rallier des villes secondaires ivoiriennes, d'où les voyageurs empruntent des correspondances pour leur village. La mobilité des voyageurs entre Burkina Faso et Côte d'Ivoire est constituée d'allers et retours fréquents que satisfait pleinement l'offre par autocars.

Auteur : J. Lombard, quartier Goughin, Ouagadougou, novembre 2011.

Illustration 5 - Zémi (taxi moto)



Les motos-taxis sont apparus dans quelques villes d'Afrique de l'Ouest à la fin des années 1980 et se sont surtout développés au cours des années 1990 et 2000. Interdits dans certaines capitales (Ouagadougou, Dakar), ils ont progressivement émergé, en se transformant (diversification des motos utilisées, des tarifs, etc.), à Cotonou, Lomé, Yaoundé ou Douala. Peu onéreux (quelques centaines de francs CFA selon les courses), rapides, ils répondent avec une certaine efficacité aux besoins de transport des citoyens tout en étant l'objet de leurs critiques ainsi que de celles des opérateurs de transport formels (dont quelques compagnies publiques). Les pouvoirs publics (centraux et autorités urbaines) ont plusieurs fois tenté de réglementer, réguler l'activité ou organiser la profession, sans grande réussite. Les motos-taxis incarnent la puissance de la production de service informelle mais aussi ses dangers, notamment par le nombre d'accidents dans lesquels ils sont impliqués et par une responsabilité importante dans la pollution atmosphérique des grandes villes.

Auteur : O. Ninot, Lomé, juin 2012.

Illustration 6 - Les incertitudes du transport rural



Équipé d'un camion déjà âgé, ce chauffeur n'a pas d'autre choix que d'assurer des dessertes rurales, proposant du transport mixte sur de courtes distances où les contrôles policiers sont rares et indulgents. Le service fourni par ce type de véhicule comporte sa part d'aléa mais assure des liaisons indispensables. Cependant, chaque panne plonge dans l'embarras les villageois et commerçants qui dépendent de ce service, ce qui porte alors un coup à l'économie locale.

Auteur : O. Ninot, entre Linguère et Labgar, novembre 2007.

Illustration 7 - Les charrettes, moyen de transport indispensable



Les charrettes font partie de ces moyens de transport non motorisés que l'on regroupe, dans le jargon de la Banque mondiale, sous le terme de « moyens intermédiaires de transport » (MIT). Leur développement est à rapprocher de l'accroissement des mobilités rurales et de la diffusion inégale des moyens de transports conventionnels dans les campagnes largement sous-équipées en routes. Principalement utilisées dans la frange sahélienne, les charrettes servent au transport des récoltes, aux déplacements vers le marché ou vers la ville ou encore, comme sur cette photo, pour emporter à l'occasion de la transhumance l'équipement nécessaire au campement de saison sèche.

Auteur : O. Ninot, Dahra, Sénégal, novembre 2007.

Illustration 8 - Des trains plus rares ... mais toujours utiles



Depuis la privatisation du chemin de fer Abidjan-Niger en 1995, le transport de passagers est devenu une activité secondaire pour la Sitarail. Seuls les express n°11 et 12 assurent tous les deux jours le transport entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. En raison des dangers de la route (insécurité, dégradation du réseau routier, accidents, etc.), le rail reste, malgré le vieillissement du matériel, le moyen de transport international privilégié de nombreux Burkinabés. Sur la photo, la locomotive du train en provenance du Burkina Faso a été détachée pour aller remorquer l'autre train express en détresse, occasionnant ainsi un bouleversement total des horaires des trains circulants.

Auteur : F. Dagnogo, un train express stationné à Tafiré, Côte d'Ivoire, septembre 2008.

Tout au long de la route, les lieux du transport : gares, marchés, frontières, ...

- 9 Route, piste ou rail, l'infrastructure est une donnée fondamentale dont dépendent en grande partie la fluidité, la rapidité et la sécurité des circulations. Or, même si la relative médiocrité des routes ouest-africaines marque excessivement nos perceptions (une mauvaise piste reste toujours plus photogénique ou spectaculaire qu'un beau goudron), le principal fait saillant est que, depuis les années 1960, le réseau routier s'est considérablement développé et la proportion de routes revêtues n'a fait que progresser (Lombard et Ninot, 2010). Ainsi, l'on peut aller de Dakar à Bamako, d'Abidjan à Cotonou, de Lomé à Ouagadougou, en empruntant des routes, certes de qualité inégale, mais toutes revêtues. Les services de transport se sont multipliés et leur qualité, leur rapidité, leur sécurité, ont incontestablement bénéficié de l'extension et de l'amélioration du réseau routier.
- 10 Mais l'espace du transport est aussi (surtout ?) fait de lieux, de points qui jalonnent les lignes épousant les infrastructures et qui impulsent le mouvement (Lombard et Steck, 2004). Les lieux spécifiques tels que les gares, les marchés et autres zones d'embarquement et de débarquement disent beaucoup de l'organisation des transports, tandis que d'autres rythmant les parcours, tels que les frontières, les escales ou les *check points*, parlent d'abord des conditions de circulation elles-mêmes. Ainsi, débarquer dans une gare routière peut être une expérience déroutante : l'endroit est souvent encombré et assez peu avenant, son organisation et son fonctionnement sont incompréhensibles pour le voyageur non averti. Chacun est très sollicité, voire harcelé, par les petits commerçants, vendeurs de lunettes de soleil, de mouchoirs, de fruits ou autres accessoires indispensables au voyage, ainsi que par les porteurs de bagages et rabatteurs censés orienter les voyageurs vers les véhicules adéquats. Loin des seules fonctions logistiques qui président à leur existence, les gares routières sont des théâtres où chacun joue son rôle ; elles sont aussi des sas entre l'ici et l'ailleurs et le premier contact qu'a le voyageur avec son lieu de destination. Mais, parce qu'elles sont génératrices de congestions, l'insertion dans le tissu urbain des gares routières de transport de voyageurs et de biens pose problème dans des métropoles inscrites à la fois dans des dynamiques d'extension sur leurs marges et de densification en leurs centres. La tendance est donc à la relocalisation, aux entrées de ville ou hors la ville, des principales gares routières de voyageurs et de marchandises (exemple de la gare des Baux maraîchers à la sortie de Pikine, Sénégal). Sans doute plus efficace d'un point de vue de l'aménagement urbain et de la logistique, la délocalisation consistant à excentrer des gares routières pose question car ces dernières représentent, aux yeux des citoyens comme des usagers des transports interurbains, beaucoup plus qu'un simple point de départ, d'arrivée ou de passage comme l'a montré J.-F. Steck (2004) à propos de Yamoussoukro. La centralité de ces lieux, où se concentrent les services en tous genres (commerce, restauration diurne et nocturne, change d'argent, ateliers mécaniques, etc.), informe sur les manières de voyager et sur la dimension sociale du secteur du transport, même si l'impact sur les emplois directs et indirects reste difficile à évaluer (Godard et Teurnier, 1994 ; Lombard et Ninot, 2002).

Illustration 9a - La route Nationale 1 du Togo, au nord d'Atakpamé,



Auteur : O. Ninot, juin 2012.

Illustration 9b - La route Nationale 1 du Togo, au nord de Kara

Les routes ouest-africaines participent à la construction de l'image d'un sous-continent enclavé, rude, où l'aventure commence dès que le goudron se dégrade. Pourtant, le réseau routier s'est considérablement étendu au cours des dernières décennies et la proportion de routes revêtues n'a fait que progresser. L'entretien reste toutefois problématique, leur dégradation étant accélérée par les surcharges fréquentes des véhicules de plus de 30 tonnes. Cependant, sur l'axe de transport international togolais, seuls quelques tronçons, entre Atakpamé et Blitta, au sud de Kara (faille d'Aledjo) ou de Dapaong, sont réellement dégradés.

Auteur : O. Ninot, juin 2012.

Illustration 10 : Ticket de péage routier

Plusieurs pays ont récemment instauré des péages routiers ou autoroutiers afin de collecter, auprès des usagers des infrastructures, des fonds alimentant les budgets consacrés à l'entretien routier revenant aux agences des routes, créées dans le cadre des PST. Initialement discutés et contestés par les professionnels du transport (surtout les plus coûteux), ces péages ont finalement été largement admis.

Auteur : O. Ninot, Route de Koupéla, Burkina Faso, juin 2012.

Illustration 11 - Gare routière d'Agbalepedogan

Située à moins de dix km du centre ville, cette gare routière est le principal lieu d'interconnexion interurbaine de la capitale. Toutes les localités du Nord sont desservies, depuis Atakpamé jusqu'au poste frontière de Cinkansé et même Ouagadougou (Burkina Faso) et Malanville (Bénin). Les véhicules ne partant qu'une fois remplis, les voyageurs se rendant dans les localités les moins demandées peuvent attendre plusieurs heures avant de prendre la route, de même que les minibus en attente sur la même ligne.

Auteur : O. Ninot, Nord de Lomé, Togo, juin 2012.

Illustration 12 - Gare des Baux maraîchers en construction

Au nord-est de Dakar, à l'opposé de la gare de Pompiers, sise à moins de deux kilomètres du centre-ville, la nouvelle gare routière des Baux maraîchers est en construction. Située entre la ville historique et l'ancienne banlieue de Pikine, aujourd'hui ville à part entière, Baux maraîchers caractérise la nouvelle géographie des gares routières en Afrique : décentrage mais rapprochement des périphéries éloignées, aménagement pensé mais souvent accompagné d'une privatisation de l'exploitation. Dans des pays où les classes populaires restent grandes utilisatrices des transports en commun, le rapprochement avec les banlieues paraît judicieux. Mais l'éloignement des centres-villes signifie aussi que les pouvoirs urbains ne souhaitent plus voir, dans les espaces denses, d'affaires ou touristiques, de plus en plus réservés aux voitures particulières, de tels lieux de concentration massive de populations, souvent revendicatives. Le nouvel aménagement des métropoles africaines s'accompagne dans l'espace des transports d'une ségrégation croissante entre usagers.

Auteur : J. Lombard, Dakar Pikine, novembre 2010.

Illustration 13 - Encombres à Dakar

C'est cette image que les autorités des collectivités locales urbaines africaines ne veulent plus voir : la congestion permanente des axes routiers irriguant les centres-villes. Cependant, la faillite des compagnies publiques de transport collectif, la présence massive des véhicules appartenant aux opérateurs privés (taxis berlines, taxis motos, minibus), le développement du parc de véhicules particuliers, l'immixtion surprenante de camions en pleine ville, expliquent logiquement l'encombrement des voies routières dans les centres. En outre, dans certaines agglomérations plus que dans d'autres (Dakar par exemple), la transformation des chaussées en autant de lieux de commerce, fréquentés à la fois par les chalandes et les consommateurs, ralentit la circulation et contribue à la saturation des axes.

Auteur : Ch. Gransart (IFSTTAR), Quartier du Plateau, avenue Lamine Gueye, janvier 2005.

Illustration 14 - Le marché aux bestiaux : un lieu de fret pour les camionneurs

Au cœur d'une vaste zone d'élevage pastoral, la petite ville de Dahra abrite le principal marché à bétail du Sénégal. Il génère chaque samedi un important trafic, décuplé à l'approche de la Tabaski (Aïd El Kebir). Les animaux (ici principalement des moutons) sont transportés vivants vers les principaux foyers de consommation que sont les grands centres urbains de Touba, Saint-Louis, Dakar, Thiès, Mbour ou encore Kaolack. En raison du faible nombre d'abattoirs et d'entrepôts réfrigérés pour stocker la viande, la filière marchande se caractérise par la proximité entre les lieux de vente/d'abattage et les lieux de consommation.

Auteur : O. Ninot, marché de Dahra, novembre 2007.

Illustration 15 - Le Terminal du Sahel au Port autonome de Lomé

Extension terrestre du port de Lomé, le Terminal du Sahel, situé à 15 km au nord de la ville, a pour fonction de désengorger la zone portuaire en accueillant les camions chargés de marchandises en transit vers les pays du Nord (Mali, Burkina Faso, Niger), afin qu'ils y accomplissent les formalités douanières. Construit en 1998, les capacités d'accueil du terminal sont aujourd'hui dépassées et nécessitent de nouveaux aménagements, comme en témoigne

ici la sortie du parking des gros porteurs. Le terminal répond néanmoins à sa fonction initiale en évitant à la capitale de voir ces nombreux poids lourds stationner entre le port et la ville. Reste un contraste saisissant entre l'importance accordée au trafic de transit dans la stratégie portuaire et les infrastructures dédiées à son traitement ...

Auteur : O. Ninot, Agouenyive, Togo, juin 2012.

Illustration 16 - Un barrage de contrôle illégal ou l'occasion renouvelée de prélever son dû



Un camion de cinq tonnes transporte des produits agricoles et des passagers provenant des villages des environs vers la ville de Bouaké. La surcharge est la règle, ... le paiement de « taxes non réglementaires³ » aussi.

Auteur : F. Dagnogo, Bouaké, Côte d'Ivoire, novembre 2010.

Les gens du transport : un monde extraordinaire ... et pourtant si familier

- 11 La gare routière, c'est tout un monde ! S'y retrouvent les propriétaires de véhicules, les chauffeurs et leurs apprentis, les *cochers* (intermédiaires et rabatteurs des gares routières), les porteurs de bagages, les employés des syndicats, distribuant et contrôlant les billets de transport comme les tickets de sortie des véhicules, les *taximen* et éventuels *zémijan* (conducteurs de taxi moto) en attente de voyageurs à conduire en ville, mais aussi les mécaniciens (parfois spécialisés comme les vulcanisateurs ou des soudeurs), les nombreux commerçants, éventuellement des agents municipaux et des forces de police. Cette communauté nombreuse, dont les codes et les comportements sont difficiles à saisir et à interpréter pour un voyageur de passage, forme un monde dont le caractère extraordinaire est renforcé par l'aspect souvent théâtral des gares routières : encombrements, bousculades, courses, bruits des véhicules vrombissant et fumant. Mais un monde somme toute familier. Qui n'a pas dans sa famille un parent apprenti, chauffeur, *cocher* ou même petit commerçant qui se rend chaque jour à la gare routière ou au « garage⁴ » ? Qui n'a pas déjà voyagé, emprunté une fois un véhicule depuis la ville, un bourg ou un marché rural ? Au cours des dernières décennies, les circulations se sont intensifiées et l'accès au transport s'est banalisé. Et personne n'échappe aux transports ; le nombre de véhicules particuliers, même en constante progression à mesure que les classes moyennes s'élargissent, est encore relativement peu important et peu utilisé pour des déplacements sur de longues distances. Dans le même temps, les attentes et exigences à l'endroit des professionnels du transport se font plus précises et s'expriment plus vivement (dans la presse ou à travers les associations de consommateurs, Ligue des consommateurs burkinabés, Association de consommateurs sénégalais ou ASCOSEN).

Illustration 17 - L'aventurier n'a pas le choix ...

Mais cela change. Si les routes africaines ont été parcourues de camionneurs aventuriers, ouvrant des itinéraires, affrontant des forces de l'ordre hostiles, débarquant en des gares sans disposer de contacts, il en va autrement aujourd'hui. Certes, la « route » reste une aventure, une expérience, parfois une difficulté, quand il s'agit de réparer une panne en pleine nuit ou de surveiller sa cargaison sur des routes peu et mal fréquentées. Cependant, les clients, industriels, commerçants, particuliers, tout comme les prestataires, les transporteurs eux-mêmes, cherchent désormais à maîtriser les aléas du transport. Les chauffeurs sont en contact régulier avec leur base, le téléphone cellulaire y aidant beaucoup. Les parcours sont plus contrôlés, les temps d'acheminement également. Summum de la technique, les camions sont suivis par GPS dont le signal, clignotant sur les écrans d'ordinateur du siège du transporteur, indique la position du véhicule. Tous ne sont pas équipés de la sorte, loin s'en faut, mais le ton est donné, l'aventure est désormais sous contrôle, y compris sur les routes africaines.

Auteur : J. Lombard, Togo, RN1, entre Dapaong et Cinkansé, juin 2012.

Illustration 18 - Écran de contrôle des tracteurs d'un des plus grandes compagnies de transport du Togo

Souvent pointés par les autorités et les experts pour leur manque de professionnalisme, les transporteurs s'organisent et s'équipent. Poussant la démarche à l'extrême, un grand transporteur togolais a muni ses véhicules de balises GPS qui permettent de suivre leur évolution sur les routes. Le système est couteux mais offre un argument commercial

original au transporteur. Les tentations des chauffeurs pour s'arrêter en route et charger du fret complémentaire non déclaré sont désormais plus difficiles à satisfaire.

Auteur : O. Ninot, Lomé, juin 2012.

Illustration 19 - Voyageurs en attente à Nioro du Sahel, entre Mali et Mauritanie



Il n'y a plus de fluidité qui compte quand la mobilité des voyageurs met en cause l'intégrité territoriale nationale. A Nioro du Sahel, la route entre Mali et Mauritanie est coupée faute d'accord entre transporteurs des deux pays. Les premiers à subir le préjudice sont les voyageurs habitués de la ligne qui doivent prendre une correspondance par taxi, onéreuse, qu'il faut négocier car les places sont peu nombreuses et qui va les emmener de l'autre côté de la frontière. Cette disposition transitoire qui semble durer permet aux deux États de contrôler les flux de voyageurs et accessoirement de repérer les migrants supposés clandestins qui auraient pour but de filer vers les îles Canaries ou le Maroc.

Auteur : A. Choplin, gare routière de Nioro, novembre 2009.

Illustration 20 - Marchandes postées sur une piste rurale



Ces femmes attendent les paysans arrivant des villages proches de Céci pour leur acheter leurs productions vivrières. Elles les destinent ensuite aux commerçantes du train omnibus qui n'ont pas réussi à collecter suffisamment de marchandises au marché. Cette photo illustre l'importance dans les économies rurales des axes de pénétration, qu'ils soient pistes, routes ou même chemin de fer, mais aussi en retour des difficultés pour les producteurs d'écouler directement leurs productions. Faute de desserte, ils s'en remettent aux femmes venues à leur rencontre. Loin des

marchés, des entrepôts et des greniers, c'est dans un creux du dispositif marchand, sur une piste rurale, que se crée un lieu d'échange et de mise en circulation des marchandises.

Auteur : F. Dagnogo, Cécili, Côte d'Ivoire, novembre 2010.

Illustration 21 - Des commerçantes à l'arrivée du train à Azaguié



Entre Abgouville et Treichville, les arrêts dans les gares de Yapo, Azaguié, Abobo, Adjamé sont l'occasion pour des commerçantes d'acheter des produits vivriers et du charbon qu'elles revendent ensuite dans les différents marchés des localités où elles résident. A la différence de la précédente photo, celle-ci souligne la rencontre entre le moyen de transport et le commerce. Le train, le camion ou le bus n'ont pas pour seule vocation de conduire des voyageurs ou d'acheminer des marchandises d'un point à un autre, ils servent aussi et surtout à collecter et à redistribuer les biens. Quand le train ne s'arrête plus, quand les gares disparaissent pour rendre les principaux trafics (le transit international) plus rapides et plus fluides, c'est toute l'économie locale qui se grippe.

Auteur : F. Dagnogo, Côte d'Ivoire, novembre 2010.

Bibliographie

Fall A.S., 2008. *Bricoler pour survivre. Perceptions de la pauvreté dans l'agglomération urbaine de Dakar*. Paris, Karthala.

Godard X., Teurnier P., 1994. Cars rapides à Dakar. *Histoires de développement*, 25, p. 35-39.

Lombard J., Ninot O., 2002. Impasses et défis dans le transport routier. In M. C. Diop (dir.), *La société sénégalaise entre le local et le global*. Paris, Karthala, p. 109-162.

Lombard J., Ninot O., 2010. Connecter et intégrer : Les territoires et les mutations des transports en Afrique. *BAGF*, 1, p. 69-86.

Lombard J., Sakho P., Bruez F., Baillon F., 2004. Les rues de Dakar : espaces de négociation dans le transport urbain. *Autrepart*, 32, p. 115-134.

Lombard J., Steck B. (éd.), 2004. Quand le transport est d'abord un lieu. *Autrepart*, 32, p. 3-19.

Ninot O., 2004. Transports, territoire, pauvreté : des systèmes en interaction qui s'auto-entretiennent dans la région périphérique et frontalière de Tambacounda. In LET-INRETS, *Mobilité et systèmes de transport en Afrique Subsaharienne : les défis de la pauvreté*, Arcueil/Lyon, Actes du SITRASS 7, p. 211-225.

Steck J.-F., 2004. Requiem pour une gare routière. Succès et fragilités d'un territoire informel à Yamoussoukro. *Autrepart*, 32, p. 95-114.

Vandermodden C., Neuray C., 2011. Paysages de la Belgique et représentation idéologique. *EchoGéo* [En ligne], numéro 15 | 2011, mis en ligne le 11 avril 2011. URL : <http://echogeo.revues.org/12323>

Notes

- 1 Cf. Cotonou, voitures d'occasion et pollution, *www.africa-lines.mi-blog.net*, 13 septembre 2007.
- 2 Cf. la chronique intitulée « Refondation », parue dans un hebdomadaire sénégalais juste après le naufrage au large de la Gambie du *Joola*, qui a occasionné le décès d'au moins 2 000 personnes et qui s'explique par un manque manifeste de rigueur et de responsabilité dans l'exploitation du navire : *Nouvel Horizon*, 25 octobre 2002. Cf. également à propos d'une compagnie d'autocars au Burkina : « Quand TCV devient Transport Compliqué pour les Voyageurs », *www.lefaso.net*, 20 juin 2012.
- 3 Terme utilisé pour désigner les prélèvements supplémentaires effectués sur les routes par les forces de police, de douane ou par les syndicats, etc.
- 4 Terme souvent utilisé pour désigner les gares routières de marchandise

Pour citer cet article

Référence électronique

Jérôme Lombard et Olivier Ninot, « Gens, lieux et moyens de transport : des déplacements quotidiens aux voyages continentaux », *EchoGéo* [En ligne], 20 | 2012, mis en ligne le 13 juillet 2012, consulté le 29 mai 2014. URL : <http://echogeo.revues.org/13126> ; DOI : 10.4000/echogeo.13126

À propos des auteurs

Jérôme Lombard

Jérôme Lombard, 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, 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://hildegarde.univ-paris1.fr/elevage-senegal/>

Droits d'auteur

© Tous droits réservés



EchoGéo

20 (2012)
avril 2012/juin 2012

Jérôme Lombard et Olivier Ninot

Gens, lieux et moyens du transport : des déplacements quotidiens aux voyages continentaux

Les mobilités des populations ouest-africaines en
images

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, « Gens, lieux et moyens du transport : des déplacements quotidiens aux voyages continentaux », *EchoGéo* [En ligne], 20 | 2012, mis en ligne le 13 juillet 2012, consulté le 29 mai 2014. URL : <http://echogeo.revues.org/13126> ; DOI : 10.4000/echogeo.13126

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/13126>

Document généré automatiquement le 29 mai 2014.

© Tous droits réservés