

Saint-Louis du Sénégal

Université Gaston Berger

19-20 avril 2016

**Colloque : Penser le monde commun à partir de l'Afrique. Les mutations et défis épistémiques contemporains.**

**Les mots et les espaces du transport : une façon de faire africaine ?**

(entre thème 2 et thème 3)

**Jérôme Lombard**

**IRD - UMR PRODIG**

**Résumé :** J'axerai mon propos sur la façon euro-péo-centrée d'envisager le transport sur le continent, inspirée du libéralisme et du capitalisme ("situation dominante"), sans jamais mettre en avant certaines façons de faire africaines, nationales ou locales, qui combinent emprunts, ressorts propres, qui considèrent les délimitations de l'espace comme des opportunités plus que comme des barrières, etc. Je partirai de l'obsession de l'utilitarisme et de l'exploitation de l'espace comme soubassements de l'économie (qui permettent de considérer comme acquis des termes comme « corridor de transport », « transport public ») ; je poursuivrai en soulignant combien ces mots et ce qu'ils sous-tendent sont retravaillés, transformés, réinventés par les acteurs, les habitants, les institutions mêmes (jusqu'à l'excès et la légitimation de dérives fortes), en étant le support de pratiques originales, innovantes, et parfois en avance (s'il faut lâcher le mot) sur celles du monde dit dominant ; enfin je terminerai sur ce que l'excès de libéralité indiqué plus haut signifie dans le monde du transport africain, à savoir aussi un moyen de dénoncer les informels qui ne respectent pas l'ordre établi, tout en évitant de souligner les dérives, les passe-droits, d'autres opérateurs. Comme si la légitimation des façons de faire africaines était en fait un moyen d'ignorer les inégalités spatiales et socio-économiques croissantes.

**Introduction**

Je voudrais présenter un topo sur la façon très euro-péo-centrée d'envisager le transport sur le continent, inspirée du libéralisme et du capitalisme ("situation dominante"), sans jamais mettre en avant certaines façons de faire, qui combinent emprunts, ressorts locaux, qui considèrent les délimitations de l'espace comme des opportunités plus que comme des barrières, etc. Qui acceptent aussi des dysfonctionnements majeurs au regard de l'intérêt général.

Mon idée est de partir de la vision occidentale et libérale de l'espace africain, carroyé, découpé, pour montrer combien cela correspond à une vision orientée de la réalité ; une vision qui profite à la fois à

des opérateurs, à des pouvoirs en place, qui ont besoin de véhiculer cette vision pour renouveler leurs sources de pouvoirs, parfois même qui jouent double jeu (qui dénoncent et organisent le détournement de la loi).

Annoncer le plan

### 1) Espace comme soubassement d'une économie de prélèvement et de différenciation

Autour de mots comme "corridor de transport" (pour les activités minières, c'est prégnant), "transport public",

Dakar : se placer sur les routes mondiales :

La renommée du Sénégal s'est aussi bâtie sur la présence d'un port, développé dès les premières décennies du vingtième siècle en raison de sa localisation sur la « [...] fourche des communications vers l'Amérique du Sud et vers l'Océan Indien » (Siegfried, 1942).

Exemple contemporain de la boucle ferroviaire, projet soutenu par Bolloré. « On va transporter du coton, des fruits, des céréales, du ciment, du pétrole, du bois, du bétail, des animaux, des minerais, beaucoup de minerai, et bien sûr des gens ! Avec le Nigeria juste à côté, c'est un bassin de 200 millions d'habitants ! » (*Le Monde*, 4 août 2015, « Les rubans coupés de Cotonou » [Dossier La conquête de l'Ouest (de l'Afrique)])

- Transport public : limitation voire suppression du transport artisanal  
Interdit longtemps, combattu parfois, puis toléré ou accepté car il s'est imposé : Sotrac/cars rapides ; au Burkina X9 puis Sotraco/transport privé

Les structures de pouvoir ont légitimé ces façons de penser, s'en sont appropriées au point de les faire leurs

Discours du président Diouf dans les années 80

### 2) Réinvention du transport

Ces mots comme "corridor de transport" (pour les activités minières, c'est prégnant), "transport public", sont retravaillés, transformés, réinventés par les acteurs, les habitants, les institutions mêmes, ils sont le support de pratiques originales, innovantes

C'est aussi parce que les systèmes ne laissent pas beaucoup de choix aux opérateurs, aux populations, pour inventer leur propre transport que ces derniers font à leur façon

C'est aussi parce que les pouvoirs leur laissent la possibilité de le faire : ils ont aussi profité des informels pour régler en partie les pb de d'emplois, de transport, des villes, des campagnes

Espace

- trottoirs : « si tu veux travailler, tu sors une table et tu vends des arachides devant chez toi ; qui peut t'en empêcher ! »

- places transformées en garages

#### Route

- axe Togo-Burkina : files de voitures venant du port et circulant à fond
- ces commerçantes mauritaniennes qui importent de Dubaï, via Maersk, qui l'écoulent après l'intérieur par la route de l'espoir : corridor mauritano-malien

#### Transport urbain partagé

- « Dans le transport de personnes, les gens que je connaissais ne sont plus là, c'est l'informel qui occupe la place. Avant, c'étaient de grands dignitaires lébous qui faisaient ce transport à Dakar. Progressivement, ce sont les Baol-Baol qui sont venus. Dans les années 70, il y avait un ancien responsable des transports de personnes, El Hadj Macktar Guèye, qui disait : « *Ces Baol-baol vont venir tout déréguler et tout mettre par terre* ».
- **Quest.** : Ils y ont un peu contribué, mais il n'y a pas qu'eux...
- « Il faut reconnaître leur dynamisme et leur savoir-faire. Ils ont beaucoup atténué les effets du chômage, c'est admirable. Ils sont venus en masse, et avec l'immigration, il y a des gens qui partent à l'extérieur et qui leur envoient l'argent. Comme ils ont, eux, des rapports de solidarité assez profonds, ils s'entraident. Et c'est ainsi qu'ils arrivent à faire des affaires, à importer des véhicules par-ci, par-là.

#### Recompositions

- frontières transformées : espaces d'opportunités



On voit bien les adaptations, les transformations, les mésinterprétations aussi : car ces façons de pratiquer cachent mal les profits que certains groupes sociaux en font.

### 3) Libéralité et inégalités

La tolérance de ces travestissements de la part des pouvoirs doit se comprendre comme une nécessité devant la présence massive et semble-t-il irréversible des opérateurs, de pratiques, des transformations qu'ils observent.

C'est aussi un moyen de faire le tri entre ce qui est considéré comme étant ajusté aux exigences contemporaines et ce qui ressort de l'archaïsme ; cela permet notamment de dénoncer le secteur informel, les petits qui ne respectent pas l'ordre établi, et de masquer les dérives, les passe-droits.

La compréhension des « mécanismes de la domination » dont on vient de parler, qui semblent résulter d'une lecture plus que partielle de la réalité par les structures dominantes, doit aussi passer par l'analyse de la capacité des acteurs, des institutions, de ceux-là même qui accusent les dominants, à les utiliser à leur profit pour, ne nous trompons pas, ne pas toucher aux mécanismes de production de l'inégalité dont ils bénéficient et à faire reporter sur les d'autres catégories les explications des problèmes.

#### Duruffé et les ajustements

La supposée antériorité des pratiques d'action vers et dans le monde, développées en Afrique, symbolise aussi la capacité de certains acteurs économiques et politiques à prendre le pouls des évolutions à venir, à les anticiper, voire à les favoriser. « [...] *Il est permis de supposer que la crise économique et sociale caractérisant le Sénégal depuis plusieurs années conduisait les stratèges des groupes capitalistes dominant le Sénégal à imposer à la bureaucratie locale une nouvelle politique économique, et que cette situation entraînerait, pour gérer une telle politique, le renouvellement de la classe dirigeante* » (Diop et Diouf, 1990, p. 85).

La privatisation du transport, au service dans certains cas de processus d'exploitation des ressources, est certes un produit de la colonisation, en partie des indépendances, assurément des ajustements structurels, mais c'est aussi un moyen pour les acteurs locaux, les pouvoirs en place, de rebattre les cartes au profit de certains.

Dans le transport, ce sont les grands opérateurs qui dénoncent les informels au motif qu'ils acceptent des prix indécents, alors même qu'eux défendent coûte que coûte leurs marchés par un lobbying puissant appuyé sur des syndicats souvent corporatistes.

La "domination occidentale", à mes yeux, doit aussi être comprise comme un "arbre qui cache la forêt" des compromis faits par les sociétés africaines avec cette dernière. Hampaté Ba, dans Wangrin, le montre assez bien.

#### Joola et armée sénégalaise

**Conclusion :** faut-il voir dans ces adaptations, ces transformations, une façon de faire africaine transférable ailleurs ?

On peut répondre de plusieurs façons :

- Cynique : le libéralisme à outrance, cad la privatisation de l'économie, le non-règlement des problèmes par des solutions négociées entre tous, impose aux décideurs de trouver des réponses par l'affaiblissement des contrepouvoirs, des organisations, notamment publiques : bus Macron ne sont que l'avatar de ce qui a été fait en Afrique. On teste là-bas ce qu'on va tester chez soi, ou l'on fait là-bas ce qu'on ne peut plus faire chez soi. Afrique en avance sur les ajustements en Europe

- Positive : une façon finalement de renverser le paradigme du développement, du rattrapage de l'Afrique sur d'autres continents ? Re-collectiviser le transport, repartager l'acte de transport, laisser les habitants, les citoyens inventer des façons propres : covoiturage pour la version entrepreneuriale, autopartage