

PRIVE, PUBLIC : L'EVOLUTION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AU SENEGAL

Jérôme LOMBARD
Chargé de recherche – IRD
Sénégal

Le rôle de la puissance publique dans l'évolution du secteur des transports en Afrique est indéniable, son retrait ou son désengagement actuels ne le sont pas moins. Ce qui est moins connu, en particulier au Sénégal, c'est le rapport ambigu et ancien de l'appareil d'État aux acteurs proprement dit du transport, la phase de désengagement permettant de recomposer le secteur, la place et les interventions de chaque partie. Ce processus de recomposition est d'autant plus fort qu'il est nourri par les investissements massifs d'opérateurs du transport de plus en plus nombreux qui font éclater les limites du secteur tel que développé après les indépendances. En outre, la recomposition s'opère dans un contexte géographique très évolutif, l'internationalisation de l'économie et de la société influençant le secteur du transport proprement dit, y compris dans sa dimension locale.

Nous présentons ici l'idée que le système politico-économique du transport, rapprochant les intérêts de l'État de ceux d'opérateurs privés, et organisé au moins depuis l'indépendance dans le cadre de la nationalisation de l'économie, se recompose sous l'effet de la libéralisation et de l'internationalisation des économies des pays d'Afrique de l'Ouest. L'entrée et la multiplication de nouveaux acteurs, le décloisonnement spatial des activités de transport et de la conception même du transport (au départ pensé à l'échelle nationale), modifient le système politico-économique du transport. Il se développe aujourd'hui sous la double perspective de la ségrégation économique entre opérateurs et de la différenciation spatiale au sein des États.

Dans une première section, je présente le système politico-économique (SPE) du transport en Afrique de l'Ouest, particulièrement au Sénégal. Dans une deuxième section, je souligne les fondements actuels de l'évolution du SPE. Dans un troisième temps (les trois dernières sections), j'insiste sur les éléments autour desquels se recompose le SPE et qui balisent l'avenir du transport de marchandises en Afrique et au Sénégal.

1. LE SYSTEME POLITICO-ECONOMIQUE DU TRANSPORT

Les États post-coloniaux ont instauré un système politico-économique complet qui régentait à la fois la vie politique et la vie économique. Ceux-ci se sont appuyés sur la catégorie des administrateurs formés à l'époque coloniale ou dans les premières années de l'indépendance pour diriger le pays, les nombreuses sociétés publiques, les services administratifs. De façon concomitante au développement de ces appareils d'État, des groupes d'hommes d'affaires, des commerçants proches du pouvoir, ont développé des activités rémunératrices dans nombre de secteurs publics, parapublics ou privés.

Les États d'Afrique de l'Ouest ont ainsi nationalisé l'économie, les industries, les sociétés de développement agricole, les sociétés commerciales, les banques, le transport (aéroport, port, régie des chemins de fer, compagnie aérienne, transport urbain). Le transport routier a profité de l'omniprésence de l'État pour croître : création de nouvelles routes et bitumage des axes, desserte de l'ensemble du territoire national, recours au transport routier dans l'évacuation des produits agricoles, soutien à une catégorie d'entrepreneurs, marchés publics de transport, etc., au point de supplanter totalement la voie ferrée et la voie fluviale⁴. Dans ces pays, s'est alors mis en place un secteur du transport routier de marchandises autochtone, proche du pouvoir par les connivences, par les origines parentales, religieuses ou géographiques, par les marchés, qui est venu s'ajouter aux quelques entreprises françaises restées après l'indépendance et surtout aux transporteurs d'origine libano-syrienne. Au Sénégal, l'adoption de lois obligeant les entrepreneurs à disposer de la nationalité sénégalaise a facilité l'émergence de transporteurs locaux, mais leur insertion dans l'économie a été progressive en raison de la concurrence des sociétés en place, issues de la période coloniale⁵. Les autochtones ont bénéficié de l'ouverture des marchés publics de transport, comme celui de l'évacuation des produits agricoles (l'arachide au Sénégal), d'accès au crédit bancaire et de financements de pré-campagne pour l'acquisition de véhicules. Ainsi, au Sénégal, nombre de transporteurs ont démarré par l'évacuation des arachides avant de se positionner sur d'autres produits. En outre, ils ont débuté dans leur village ou ville d'origine, ont financé eux-mêmes d'autres transporteurs devenus dépendants, avant de s'installer à Dakar, plaque tournante des marchés de transport.

L'État sénégalais, dans sa politique d'étatisation de l'économie, sous-jacente au maintien du pouvoir politique en place et à l'hégémonie de l'Union Progressiste Sénégalaise (UPS) puis du Parti Socialiste (PS), a eu besoin du soutien des transporteurs pour, non seulement assurer la fluidité des échanges nécessaires au bon fonctionnement des sociétés industrielles et commerciales nationales, mais aussi pour recueillir au moment opportun des soutiens politiques⁶. Et de leur côté, les transporteurs n'ont eu de cesse de se rapprocher du pouvoir politique pour bénéficier de ses faveurs et de ses marchés. Aujourd'hui encore, nombre de transporteurs ont en commun d'avoir ce passé de proximité avec les hommes politiques et l'État. Les structures fédératives et syndicales du transport en ont hérité et ont été dirigées par ces hommes d'affaires proches de l'appareil étatique. Jusqu'en 1985, l'unique fédération de transporteurs du Sénégal était l'affaire d'un membre d'une grande famille saint-louisienne proche du parti au pouvoir. La force de cette fédération est d'avoir (du moins jusqu'à son implosion) permis la canalisation des revendications des transporteurs tout en favorisant pour ses leaders l'accès aux faveurs de l'État.

Au moment où je m'interroge sur la pérennité de ce système préférentiel que je nomme système politico-économique du transport, il convient de mener des études plus approfondies sur le fonctionnement du système et sur les liens réels entre ses

différentes composantes et donc de changer les cadres d'analyses mis à notre disposition. Il faut bien concevoir que logique publique et logique privée constituent de bien mauvais analyseurs des catégories réellement en place. Si l'on s'en tient à une distinction public - privé, l'analyse risque d'oublier les processus de construction du secteur des transports en Afrique de l'Ouest. Si, par contre, on repart des conditions dans lesquelles le secteur s'est construit par, avec ou contre l'État, l'analyse diachronique apporte beaucoup d'éléments pour comprendre ce qui se joue aujourd'hui, les dynamiques comme les ségrégations. Le système politico-économique du transport a pu en effet favoriser la collusion entre les intérêts des États et les intérêts d'acteurs privés du transport, soutenir le développement d'entreprises de transport, autorisé les passe-droits pour l'exercice de l'activité ou pour l'accès aux marchés, encouragé les protections sur les marchés rémunérateurs.

L'affaïssement de l'économie étatisée sénégalaise et du transport public dépendant s'est doublé de l'émergence d'une autre catégorie d'hommes d'affaires qui n'ont pas le même lien avec le système politico-économique, parfois illettrés, souvent musulmans mourides. Ils ont aussi pour certains un parcours migratoire qui leur a permis d'accumuler des fonds et aujourd'hui d'investir dans le transport. Ce ne sont pas toujours des transporteurs de longue date, ce sont peut-être des transporteurs par opportunité, parfois simples propriétaires. A terme, il n'est pas dit que le transport ne se recompose pas non plus avec eux, l'expérience de leurs réseaux migratoires et de base, dans les garages et les gares routières, leur permettant de prendre une place dans les structures fédératives et syndicales et, à terme, dans le système politico-économique du transport.

2. LES FONDEMENTS ACTUELS DE L'EVOLUTION DU SPE

Aujourd'hui, le SPE du transport au Sénégal est soumis à de profondes transformations. En d'autres termes, différents éléments propres au secteur comme l'évolution économique et politique sénégalaise ou la place du Sénégal dans le contexte international sont à même de modifier le SPE et de le reconfigurer selon d'autres logiques. C'est seulement selon cet angle d'analyse que l'on peut comprendre en quoi le transport de marchandises évolue au Sénégal, devient multiforme et très hiérarchisé.

En premier lieu, le retrait de l'État de l'économie se poursuit dans tous les pays d'Afrique de l'Ouest et au Sénégal en particulier : fin des monopoles d'État dans le commerce de denrées importées, dans certaines industries et grands services publics (type réseaux urbains), fin des sociétés nationales de développement agricole (engendrant des marchés de transport). Cette politique libérale de l'État est favorable à de nombreux intérêts privés : importateurs, distributeurs, commerçants. De même, elle renforce les services de douane dont les pratiques sont pourtant réputées être parfois illicites. Pour toute une catégorie d'intérêts privés, cette politique est bénéfique. La force des groupes influents, selon I. Thioub, M.C. Diop et C. Boone (1997), est de mêler leurs propres intérêts aux revendications de la base professionnelle dans chaque secteur d'activité et aux revendications des populations : plus d'importations, plus d'activités, plus d'emplois, c'est-à-dire moins de monopoles, plus de transports, plus de marchés et plus d'affaires.

⁴ Cf. au Sénégal : Sar (1973), sur la concurrence entre rail et route dans la région de Louga ; Dessertine (1958), sur le déclin du port de Kaolack.

⁵ Cf. : Barry et Harding (1992), sur les difficultés pour les commerçants autochtones d'émerger dans un contexte de domination.

⁶ Cf. : Les relations qu'en fait la presse sénégalaise, notamment un numéro du Soleil de janvier 1993.

Les retombées dans le transport de cette politique de libéralisation et de cette privatisation sont doubles :

- D'une part, les marchés publics de transport sont moins nombreux et moins sûrs (par exemple, des problèmes de paiements dans les marchés publics). Par ailleurs, d'autres marchés de transport émergent, tout aussi rentables, et font intervenir d'autres acteurs du transport, pas uniquement ceux qui ont évolué depuis les années 60 avec l'étatisation de l'économie.
- D'autre part, le secteur lui-même est soumis à de vastes programmes de libéralisation (agrément, déréglementation), désengagement (privatisation des sociétés de transport urbain, ferroviaire, aérien, etc.), transformant même les conditions de renouvellement du secteur (apparition de nouveaux acteurs), les sources de financement et les modes de relations entre État et intérêts privés.

On constate ainsi que tout ce que le SPE du transport a permis depuis les années 60 - accès privilégiés aux marchés publics, facilités de crédits, agréments et autorisations de transport automatiques, etc. - est bouleversé et se recompose.

En deuxième lieu, la libéralisation du transport a pour principale conséquence l'entrée massive de nouveaux acteurs et opérateurs de transport, souvent à capitaux privés. A la différence de ce qui passait dans les premières années de l'indépendance, avec le soutien accordé à des intérêts nationaux, la libéralisation a ouvert les portes à de grands opérateurs internationaux présents dans différentes activités de transport autrefois nationalisées (concessions portuaires de terminaux, exploitation privée de lignes de chemin de fer au Cameroun ou en Côte d'Ivoire)⁷. La libéralisation a aussi pour effet de créer un appel d'air pour tous les Sénégalais qui souhaitent investir dans le transport. Trois phénomènes se combinent pour donner de l'ampleur au mouvement :

- La libéralisation et la déréglementation des agréments de transport.
- La libéralisation des importations qui concernent en particulier les véhicules usagés d'Europe, les pièces détachées et les pneumatiques.
- La multiplication des investissements dans le transport de la part des émigrés sénégalais installés en Europe ou aux États-Unis ou revenus démarrer une activité au pays.

La libéralisation a ainsi favorisé la démultiplication du nombre d'opérateurs et le SPE dont les pratiques étaient basées sur la discrétion, la connivence, le clientélisme et le petit nombre, se trouve interrogé dans son fondement même. Il n'y a qu'à observer au Sénégal l'impressionnante augmentation du nombre de fédérations, syndicats et autres groupements et regroupements de transporteurs et chauffeurs, pour mesurer combien la reconnaissance par l'État est indispensable, non seulement pour défendre des revendications, mais aussi pour accéder aux informations concernant les marchés, les financements, les facilités.

En troisième lieu, l'insertion des pays d'Afrique dans l'économie mondiale, aussi minime soit-elle, bouleverse les économies nationales et se traduit par la mise en

concurrence des productions nationales avec les importations massives et l'aide alimentaire et matérielle. Les portes d'entrée des territoires nationaux jouent un rôle d'aspirateur, les ports et les aéroports se sont développés (tout en se concurrençant eux-mêmes sur la côte d'Afrique de l'Ouest), les axes de communications y menant ou en provenant sont devenus des axes lourds pour les pays concernés, et voisins⁸. L'internationalisation des économies d'Afrique de l'Ouest fait exploser les schémas politiques conçus pour des États nations. Or, le transport a été pensé dans un cadre territorial rigide, autour de la capitale politique et /ou économique, au point qu'on pouvait parler, à propos de l'ensemble des schémas nationaux de transport, d'une mosaïque plus que d'un ensemble uniforme⁹. Désormais, toute politique de transport doit tenir compte - sinon elle s'y heurte - des cadres intégrateurs régionaux nouveaux comme la CEDEAO ou l'UEMOA¹⁰ et du rôle des plates-formes internationales que jouent les villes portuaires. L'éclatement du cadre national dans lequel fonctionnait le SPE du transport sénégalais, autour de marchés bien identifiés et protégés et de pratiques partagées, ainsi que l'immersion dans un référent spatial supranational où nécessairement les pratiques et les marchés sont d'une autre dimension, bouleversent le SPE du transport. Il ne s'agit peut-être plus pour un opérateur sénégalais de se situer uniquement par rapport à l'État et aux sociétés nationales, mais plutôt d'approcher les opérateurs internationaux et de se positionner géographiquement en conséquence.

Ces trois éléments amènent nécessairement le SPE du transport à se recomposer, parfois à s'effondrer pour réapparaître sous d'autres formes. La fin de la rente étatique sous sa forme post indépendance, la concurrence de nouveaux acteurs, le dépassement d'une logique nationale, transforment les conditions du renouvellement du secteur. Le bouleversement induit par l'évolution du rapport de l'État au marché entraîne plusieurs conséquences à partir desquelles le SPE se recompose :

Une différenciation économique, garantissant la pérennité des marchés, par la spécialisation, la compétence et le savoir-faire.

Une différenciation socio-économique, désormais classique mais constamment réactualisée, entre formel et informel, débouchant sur l'accès privilégié aux sources de financements et aux moyens de pression.

Une différenciation spatiale entre pôles majeurs, axes lourds et zones en retrait (caractéristique de stratégies spatiales correspondant à des segments de marchés bien identifiés).

⁸ Cf. sur l'internationalisation des villes : Buisson et Rousier (1998), notamment les pages 170 à 174.

⁹ Le Sénégal est encore aujourd'hui relativement enclavé par rapport à ses voisins : pas d'accès commode, pas de pont sur les fleuves, pas d'axes internationaux de communication régulièrement entretenus.

¹⁰ CEDEAO : Communauté Economique Des Etats d'Afrique de l'Ouest ; UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine.

⁷ Au Sénégal, l'exploitation de la ligne internationale est en cours de privatisation : l'infrastructure elle-même serait concernée par ce processus.

3. UNE DIFFERENCIATION ECONOMIQUE PAR LE MARCHÉ

Deux éléments distinguent les marchés de transports et sont source de ségrégation entre transporteurs :

- La pérennité du marché international.
- Le savoir-faire technique.

Le premier point pose la question de l'avenir des marchés de transport routier en Afrique. Je crois que la dimension internationale des marchés de transport est garante non seulement de profits mais aussi de pérennité. Le lien des opérateurs nationaux avec des opérateurs internationaux est l'élément majeur qui bouleverse le transport routier de marchandises en Afrique de l'Ouest. On peut même ajouter que l'organisation du transport à l'échelle internationale, à partir de places portuaires ou aéroportuaires, constitue sans doute le futur du transport en Afrique.

Basé sur l'évacuation des productions nationales pour l'exportation ou de la distribution des produits importés dans l'intérieur des États, le transport était déjà un secteur tourné vers l'international. Cependant, dans un cadre d'intégration régionale, avec le rôle de plate-forme que veulent faire jouer aux entités portuaires les autorités ouest-africaines, avec l'amélioration lente des axes de communications internationaux, le transport routier de marchandises prend une autre dimension organisationnelle et économique.

Les productions nationales restent des marchés porteurs mais très saisonniers. Certains sont en butte à des difficultés insurmontables. Au Sénégal, malgré de récentes bonnes productions, l'arachide est en crise en raison notamment de lourds endettements à tous les stades de la filière. L'avenir du transport devient très incertain (disparition de la société publique d'achat, lenteur voire absence des paiements, problèmes d'évacuation). Même la filière du ciment (900 000 tonnes produites par an) dont la consommation en ville et même dans les campagnes est en hausse est sujette à variations. Des entretiens menés avec des chauffeurs montrent ainsi que la demande est saisonnière, en raison notamment de la variabilité des commandes des émigrés.

C'est donc sur la base d'un nouveau paradigme : libéralisation, importation, distribution, que le transport routier de marchandises en Afrique de l'Ouest évolue et se hiérarchise, par le renforcement des liens entre opérateurs de plus en plus divers et concurrents (importateurs, transitaires, groupes internationaux, transporteurs nationaux, sous-traitants locaux, services de douane, etc.), contribuant par là même à modifier le système politico-économique du transport. Ce n'est pas seulement l'ancienneté dans le système qui crée l'opportunité du marché mais la capacité à s'adapter à la nouvelle donne étatique et à se brancher, à différentes échelles géographiques, sur les nouvelles affaires et sur les nouveaux intervenants.

L'autre dimension économique du transport routier est l'évolution technique, autrement dit la création de spécialisations basées sur des compétences et des savoir-faire amenant des transporteurs à opérer sur des niches bien protégées. C'est un des éléments majeurs de la différenciation entre transporteurs en Afrique. Au Sénégal, l'importance des marchés de transport des hydrocarbures en est un bon exemple : compte tenu du boom du transport routier, le besoin en hydrocarbures importés est

croissant, les stations-service se multiplient et le transport devient l'élément clé de la fluidité du service, y compris dans les pays voisins (Mauritanie, Mali, Guinée-Bissau, Gambie). Les exigences de sécurité réclamées aux transporteurs par les distributeurs sont telles que le nombre d'opérateurs pouvant les garantir est limité (une dizaine). Ceux-ci soulignent combien la concurrence est dure, notamment de la part des transporteurs sénégalais récemment installés qui tentent de s'immiscer dans le marché, mais la technicité réclamée, les investissements occasionnés permettent aux premiers élus (entre autres, des transporteurs d'origine française et libano-syrienne) de rester leaders.

D'autres exemples de marchés peuvent à l'avenir se transformer en niches très spécialisées :

- Le transport de conteneurs pour lesquels les grands ports ouest-africains et la présence de grands opérateurs comme Maersk et Bolloré, organisés en réseaux (Debré, 2001), servent de pompe aspirante pour les pays concernés.
- Le transport international routier pour ceux qui savent gérer des parcs à distance (en équipant les chauffeurs de portables notamment) ainsi que les retours des véhicules après des trajets allers de plus de 1 000 kilomètres.
- Le mareyage des produits de la mer - en particulier au Sénégal - par des opérateurs de transport de plus en plus nombreux et concurrents et parmi lesquels la sélection va peut-être s'opérer en raison de la demande des industries de transformation (surtout internationales) et de l'évolution des façons locales de vendre le poisson, en boutique, dans des conditions d'hygiène rappelant les normes européennes, bouleversant en cela les habitudes africaines et la tradition du marché de plage où se rencontrent directement pêcheurs et consommateurs.

Les marchés standard sont tout aussi importants : au Sénégal, on pense en particulier aux marchés de transport de l'arachide ou d'autres produits agricoles ou de cueillette, aux marchés de transport pour les commerçants, aux marchés de transport par benne (gravats, matériaux de construction). Ce sont des marchés qui d'ailleurs requièrent tout autant de savoir-faire et de technicité que d'autres types de transports. Les grands transporteurs sénégalais, proches du parti au pouvoir, ont beaucoup gagné au transport de l'arachide vers les huileries, du riz importé, du charbon de bois. Je crois cependant que l'évolution économique des pays d'Afrique de l'Ouest, et notamment du Sénégal, à court et moyen terme, est défavorable à ce type de marchés. Le système politico-économique du transport qui a beaucoup prospéré sur ce type de marchés a aussi évolué et il se recompose de plus en plus à partir des marchés internationaux. La force des opérateurs de transporteurs ayant connu l'ancien système est aujourd'hui de se positionner ou d'avoir su se positionner quand il le fallait sur ce type de marché au Sénégal, on pense en particulier au transporteur d'origine libanaise Khoury (qui l'a compris dès les années 70) ou au transporteur sénégalais AKF très proche du pouvoir politique et religieux. La faiblesse des transporteurs sénégalais qui arrivent aujourd'hui en masse sur le marché du transport est de se positionner sur les marchés les plus faciles à prendre, ceux pour lesquels le tour de rôle dans les garages, à la sortie du port ou dans les rues de Sandaga (grand quartier commerçant à Dakar), s'organise,

leur permettant de faire tourner à minima les camions, mais les éloignant de la catégorie de ceux qui vivent des marchés rémunérateurs et inaccessibles hors du système politico-économique.

4. LA DIFFERENCIATION SOCIO-ECONOMIQUE ENTRE FORMEL ET INFORMEL

Le SPE se recompose aussi par la formalisation du transport. Le débat public - privé dans le transport routier de marchandises en Afrique de l'Ouest doit se comprendre par rapport à la conception que chacun se fait du transport et de son rôle dans l'économie et la société (notamment les experts). Autrement dit, la question de la participation au développement économique du transport est immédiatement posée dans chaque État, comme si elle allait de soi et demandait réponse, en évitant soigneusement de s'interroger sur les intérêts en jeu, sur les origines du débat et sur les personnes qui le soulèvent. Formel, informel : il y va en fait de l'avenir du transport en Afrique. Cela se traduit par les questions suivantes : est-il formel, officiel, déclaré, enregistré ou bien est-il informel, non enregistré, non imposé, invisible ?

C'est aussi autour de ce double concept que le système politico-économique du transport se recompose. Cette opposition constitue le premier atout des opérateurs de transport appartenant au SPE et qui brandissent la menace de l'informel. La crainte de l'informel est d'abord avancée pour distinguer les transporteurs les uns des autres. La concurrence est jugée déloyale, l'informel contribuant, en ne payant pas de charges et d'impôts, en ne respectant pas les règles de sécurité, à abaisser les tarifs de transport et à tirer le secteur vers le bas.

Dans la réalité, l'immense majorité des transporteurs en Afrique et au Sénégal est composée d'opérateurs ayant au plus deux camions : ceux-ci sont venus au métier par opportunité (une somme d'argent économisée ou empruntée à un parent), en ayant racheté un véhicule après avoir été chauffeur ou lors d'un retour d'Europe. Dans les garages, le tour de rôle donne du travail à chacun, peu, mais régulièrement. Le démarchage auprès des commerçants est aussi un moyen d'obtenir des marchés. Mais cet immense parc de plusieurs milliers de véhicules sert surtout de réserve aux transporteurs les plus importants qui leur sous-traitent des marchés ou les louent, pour la campagne arachidière, pour le transport de produits maraichers (tomates du fleuve notamment, pour lesquelles un grand transporteur de la place dakaraise accapare le marché : vec de nombreux camions loués).

En réaction au développement de l'informel, de nombreux programmes de formation, soutenus par les bailleurs de fonds internationaux, parlent de professionnalisation des acteurs et de nécessaire évolution vers un plus grand modernisme commercial, technique, gestionnaire. Mais, réellement, quels sont les opérateurs qui vont en bénéficier ? La sélection va s'amplifier sur la base de ces programmes d'aides et de soutiens, proposés souvent par des structures privées nationales, et avec la bénédiction des pouvoirs publics. L'ultra libéralisation favorise ainsi les structures en place et le SPE du transport qui s'adapte vite aux nouvelles données et contraintes, tout en maintenant opaques les conditions d'obtention des marchés et en brandissant la crainte de l'informel. Ici, la logique publique devrait primer, moins pour formaliser l'informel

et entretenir des « chasses gardées », que pour clarifier les règles de fonctionnement du transport ainsi que les conditions pour accéder aux marchés et aux financements.

La deuxième dimension de la ségrégation socio-économique que l'opposition entre formel et informel favorise est l'accès au financement. Le débat sur la formalisation permet aussi de mettre en avant les conditions d'accès au financement bancaire et les limites en deçà desquelles il est interdit. L'accès au crédit est de toutes façons un formidable outil de sélection des opérateurs : de la banque ou de l'organisme de crédit aux transporteurs, du grand transporteur au sous-traitant, du commerçant au transporteur, du transporteur au chauffeur aspirant à devenir propriétaire. Formaliser ce qui ne l'est pas pour un État qui n'en a pas que peu les moyens, c'est donc faire écho aux revendications du SPE en place qui se dit formel, structuré et participant à la richesse nationale. Cela revient à limiter la réflexion sur l'accès au crédit pour cette catégorie d'opérateurs bien identifiés, c'est donc sélectionner par le financement ceux qui peuvent intervenir sur certains marchés où l'informel pourrait aussi se positionner : au Sénégal, marché international, marché d'hydrocarbures, mariage, etc. Tout donne l'impression que les opérateurs influents du SPE sénégalais recomposent leurs relations au marché selon des règles nouvellement admises par l'État (à la suite de pratiques de lobbying notamment), par la communauté internationale, par les bailleurs de fonds, selon une logique moderniste très excluante. Sans doute, bientôt, verra-t-on apparaître les labels de qualité et l'équivalent des normes européennes ISO.

Le dernier élément participant de la ségrégation socio-économique entre opérateurs autour duquel se recompose le SPE du transport est la multiplication des instances syndicales. Au Sénégal, elles se sont effectivement multipliées depuis l'indépendance au point qu'il y a, aujourd'hui, trois fédérations patronales, différents syndicats professionnels (bennes, taxis urbains, etc.) et évidemment des syndicats de travailleurs, d'employés du transport, de chauffeurs. L'État au fil du temps s'est appuyé sur les fédérations et syndicats les plus proches politiquement. La libéralisation a multiplié le nombre d'opérateurs mais la compétition a fragilisé les structures et de nombreux leaders ont émergé et créé leurs propres structures pour deux raisons :

- Faire entendre les revendications des professions du transport oubliées par les instances officielles, trop proches du pouvoir, en l'occurrence celles du SPE.
- Se rapprocher du pouvoir politique et économique et intégrer si possible le SPE en recomposition, synonyme d'accès aux financements et aux marchés. Dans ce combat pour l'existence et le lobbying, les leaders eux-mêmes ont pu ainsi œuvrer autant, sinon plus, dans leur propre intérêt que pour celui de leurs affiliés.

L'existence de différents syndicats et regroupements de base, moins dépendants des instances traditionnelles et qui transcendent les courants politiques habituels, est sans doute une bonne chose pour renouveler le dialogue avec l'État, à partir des revendications des professionnels. Dans un secteur en crise, où la concurrence est sévère, cette tendance permet à certains leaders et à certains groupements, de faire entendre leurs intérêts, parfois justifiés, parfois aussi contre la bonne marche du secteur dans son ensemble et de son équilibre à moyen et long terme. Les acteurs appartenant de longue date au SPE profitent d'ailleurs de ces bouleversements syndicaux pour

recomposer leur propre groupement, l'imposer aux yeux de l'État selon les canaux habituels et, finalement, faire en sorte que rien ne change.

Il ne faut donc pas se méprendre sur la multiplication des groupements et autres structures de base : instances de professionnels, elles participent aussi à la compétition pour l'accès aux ressources et aux marchés de transport que la libéralisation a totalement exacerbée.

5. LA DIFFERENCIATION SPATIALE DES MARCHES DE TRANSPORT

Le dernier élément à partir duquel se recompose le SPE est l'accentuation de la différenciation spatiale des marchés de transport, avec des conséquences plus globales dans les pays d'Afrique de l'Ouest, notamment au Sénégal. La ségrégation économique et socio-économique entre opérateurs de transport correspond à des types de marchés bien identifiables dans l'espace de chaque pays. En effet, les opérateurs qui développent une spécialisation sur des niches et qui cherchent à tout prix à les protéger de la concurrence opèrent dans des espaces bien précis. On fait l'hypothèse que la géographie des marchés de transport, notamment les plus liés à l'international, se développe selon une logique axiale, soit au Sénégal entre la métropole dakaroise et quelques grandes villes secondaires ou des pays voisins.

Pour les hydrocarbures, niche parmi les niches, le marché de transport s'étire le long des axes routiers de communications qui relient Dakar aux grandes villes de l'intérieur et aux pays voisins : Dakar - St-Louis - Mauritanie, Dakar - Touba, Dakar - Kaolack - Mali, Dakar - Kaolack - Ziguinchor - Guinée-Bissau. D'autres marchés fonctionnent ainsi : le marché de transport des produits en transit vers les pays étrangers, surtout en direction du Mali, faisant de l'axe Dakar - Kaolack - Tambacounda - Kayes (au Mali) et bientôt Bamako un axe majeur actuellement, avec plusieurs dizaines de gros porteurs qui attendent chaque jour à la frontière malienne. Viennent se greffer sur cette logique axiale quelques marchés spécifiques de transports de produits sénégalais dont le mode de fonctionnement repose sur le lien entre producteur ou commerçant, transporteur et consommateur :

- Par exemple, le mareyage entre St-Louis, Mbour, Joal et Dakar : chaque fin d'après-midi, les camions frigorifiques de 5 tonnes remontent vers les lieux de débarquement pour redescendre dans la nuit à destination de Dakar et du marché central aux poissons ou vers les usines de transformation.
- Par exemple, le transport de ciment entre l'usine de Rufisque et les grandes places urbaines de la construction immobilière : Dakar, villes de l'intérieur dont Touba et quelques bourgades de la région du fleuve.
- Par exemple, le marché de transport des produits du commerce en provenance des rues de Sandaga à destination des villes secondaires et des pays voisins (Mauritanie notamment).

Ces marchés renforcent la logique axiale du transport routier de marchandises au Sénégal et n'est pas sans rappeler, selon une image renversée, l'organisation des flux de transport décrite par R. Van Chi - Bonnardel à propos de ce qu'elle appelait la « traite »

des années 60 et 70¹¹. Son schéma décrivait des flux importants et exclusifs, « descendant » vers la capitale : arachide, céréales, fruits, etc. Aujourd'hui, ces filières sont en crise ou fragiles, le manque d'infrastructures ne contribuant pas à renforcer des circuits dont l'organisation commerciale pâtit aussi du manque de soutien de l'État, du caractère saisonnier des productions et des flux et de la concurrence toujours plus grande des importations. Dans le bassin arachidier, au Sénégal Oriental, en Casamance ou dans la vallée du Fleuve, ces flux caractérisent une logique spatiale diffuse et très aléatoire, connectant de temps en temps villages, marchés et villes, sans pour autant prendre la forme de courants réguliers de produits vers les grandes villes et les marchés de consommation majeurs (cf. la communication d'Olivier Ninot dans ce même séminaire SITRASS).

Dans un contexte d'internationalisation, l'évolution des marchés de transport va renforcer les axes de transports lourds, au détriment des espaces intercalaires, en proie aux difficultés de l'agriculture, du commerce, de l'enclavement et d'une organisation de transport obsolète (vieux matériel, petites entreprises informelles)¹². Le schéma de la page suivante souligne combien ces axes majeurs l'emportent sur tout transport routier de marchandises diffus et valorisent les ports, les capitales, les grandes villes secondaires.

Les logiques spatiales correspondent ainsi à des logiques de marché, de spécialisation et donc à des groupes d'opérateurs au sein desquels des ségrégations se font jour. Les intérêts grandissants d'éléments du SPE pour certains marchés, en particulier ceux de l'international, produisent des différenciations spatiales que l'État libéral, complice, ne résorbe plus par une politique économique d'aménagement du territoire.

Au Sénégal, mais aussi ailleurs en Afrique de l'Ouest, l'accentuation de ces déséquilibres spatiaux contribue à augmenter le poids économique et démographique des régions côtières. L'ouest du Sénégal, c'est-à-dire la partie située à l'ouest d'une ligne allant de Mboro au nord à Mbour au sud, en passant par la ville de Thiès, va concentrer toutes les évolutions : démographiques, économiques (investissements), sociales, etc. De même, toujours au Sénégal, le long des axes majeurs décrits précédemment, la concentration des populations d'origine rurale va s'accroître, notamment dans les bourgades situées sur les routes nationales¹³. Il est possible qu'à terme l'ouest du Sénégal devienne un vaste et dense espace de transport, s'appuyant sur une armature urbaine solide et laissant le reste du pays à l'écart de cette dynamique spatiale et seulement traversé par des axes lourds de transports.

¹¹ R. Nguyen - Van Chi - Bonnardel (1978) précisait aussi que, dans les années 60, le trafic routier étant tout entier fondé sur l'arachide, 80% des déplacements de camion s'effectuaient de décembre à avril.

¹² Cf. : Bonnardel (1988) et sa description de la région du fleuve Sénégal oubliée.

¹³ Plusieurs thèses, menées actuellement par des étudiants sénégalais, soulignent combien ces bourgades, souvent anciennes escales de l'époque coloniale, reprennent vie en raison des investissements réalisés par les émigrés, mais aussi de l'intense circulation automobile et des opportunités économiques qu'elle occasionne.

CONCLUSION

Les évolutions du transport de marchandises en Afrique de l'Ouest, en particulier au Sénégal, sont porteuses de ségrégations fortes et grandissantes entre opérateurs de transport, entre types de marchés et entre espaces. La libéralisation et la privatisation de certains pans des économies, plutôt que de donner leur chance à tout le monde et à tous les espaces, accentuent les disparités et ne donne plus les moyens aux États de réguler, d'aménager, d'équilibrer.

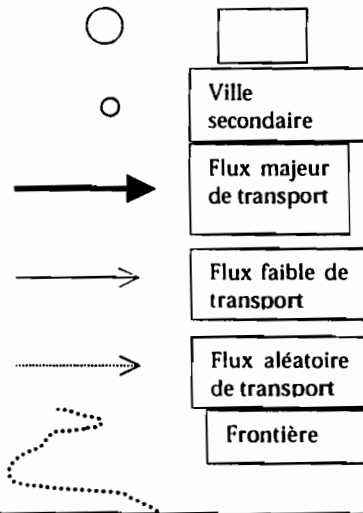
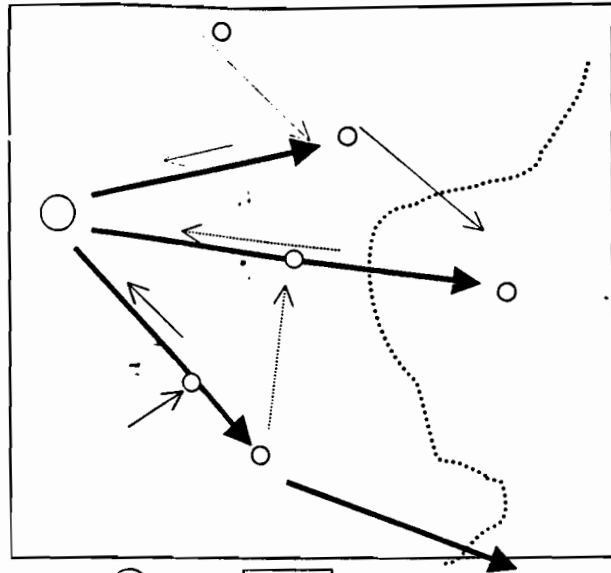
Les nouveaux discours sur les partenariats entre privé et public ne doivent pas faire illusion. En regardant l'évolution du transport en Afrique de l'Ouest et au Sénégal, on comprend que, sous d'autres formes que celles d'aujourd'hui, le « partenariat » en question existe depuis longtemps en raison de la construction et de la nature même des États africains¹⁴, de l'histoire récente des transports et de la propension des opérateurs à se ménager, partout et de tous temps, les bonnes grâces des décideurs. C'est en raison de ce « partenariat » particulier et renouvelé que les hiérarchies économiques, socio-économiques et spatiales du transport routier de marchandises ne vont pas s'atténuer mais se renforcer, contribuant sans doute à intégrer plus l'Afrique et le Sénégal dans la mondialisation des transports, mais délaissant sans les faire évoluer des catégories d'acteurs, de marchés et d'espaces.

Ces réflexions qui n'en sont qu'au début de leur explicitation méritent d'être poursuivies dans d'autres pays et d'être confrontées aux évolutions en cours sur les modes de partenariats à l'épreuve entre privé et public, sur le rôle de l'État et des collectivités territoriales en émergence, sur la place des entrepreneurs privés et de leurs différentes catégories, sur le jeu de la société civile et des usagers des transports. Je crois cependant qu'il ne faut se faire aucune illusion sur l'avenir : les enjeux autour du transport, en particulier dans le transport routier de marchandises, sont énormes, même dans ces petits pays d'Afrique de l'Ouest, et exacerberont la compétition pour les marchés ainsi que la cristallisation sur des intérêts privés grandissants, individuels ou corporatistes, susceptibles de faire basculer en leur faveur les fragiles équilibres économiques, sociaux et spatiaux. Il faudra une grande capacité d'adaptation des pouvoirs publics pour maintenir ces équilibres au profit, aussi, de l'intérêt collectif.

¹⁴ Cf. l'article de B. Hibou sur la « décharge » comme nouveau mode d'interventionnisme, mettant en avant les processus de construction et d'évolution des États africains et réfutant la vision normative du passage de l'État post-colonial à un État actuel absent et déficient : Hibou (1999).

REFERENCES

- Barry B., Harding L., *Commerce et commerçants en Afrique de l'Ouest - Le cas du Sénégal*. Paris, L'Harmattan, 1992.
- Bonnardel R., « La vallée du Sénégal, de l'enfermement à l'extraversion (1890-1990) et ss. », dans : *Cahiers Géographiques de Rouen*, 32, 1989 : 163-168.
- Buisson MA., Rousier N., « L'internationalisation des villes : métropolisation et nouveaux rapports ville-région », dans : *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 2, 1998 : 163-184.
- Debrie J., « Transport et espaces d'entreprise : les stratégies africaines du groupe Bolloré », dans : *Cahiers Scientifiques du Transport*, 39, 2001 : 43-54.
- Dessertine A., *Un port secondaire de la côte occidentale d'Afrique : Kaolack*. Chambre de Commerce de Kaolack (Sénégal), 1958.
- Hibou B., « La décharge, nouvel interventionnisme », *Politique Africaine*, 73 (mars) : 6-13.
- Lombard J., Ninot O., « Impasses et défis dans le transport routier sénégalais », dans : Diop MC. (éd.), *Sénégal, du socialisme à l'ajustement structurel : quelles politiques pour le XXI^{ème} siècle ?* Paris, Karthala (sous presse, titre provisoire).
- Sar M., *Louga et région (Sénégal) - Essai d'interprétation des rapports villes - campagnes dans la problématique du développement*. Dakar, IFAN, 1973.
- Thioub I., Diop MC., Boone C., « La libéralisation de l'économie et les luttes d'intérêts au Sénégal », dans : *Sociétés Africaines et Diaspora*, 5, 1997 : 5-43.
- Van Chi - Bonnardel R., *Vie de relations au Sénégal - La circulation des biens*. Dakar, IFAN, 1978.



SCHEMA D'ORGANISATION SPATIALE DU TRANSPORT ROUTIER DE
MARCHANDISES AU SENEGAL

SYNTHESE DES DEBATS



Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne

**SPHERE PUBLIQUE - SPHERE PRIVEE :
QUELLE ORGANISATION, QUELS FINAN-
CEMENTS ET QUELLES PERFORMANCES DES
TRANSPORTS EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE ?**

ACTES DU SEMINAIRE SITRASS 6

Bamako, 5 - 7 novembre 2001

**Organisé avec la collaboration de :
INRETS (France), LET (France),
MICT (Mali)**

Appui financier :
Ministère français des Affaires Etrangères

EDITE PAR AMAKOË P. ADOLÉHOUMÉ