

Transports et circulations dans l'espace ouest-africain : Échanges, acteurs et lieux

Jérôme Lombard

Chargé de recherche. Institut de recherche pour le développement (IRD)

Introduction

Les flux de trafics internationaux, qu'ils soient formalisés ou non, constituent une des composantes des échanges globaux entre États. Ce qui les distingue les uns des autres, c'est leur développement à différentes échelles géographiques, selon les types d'acteurs et d'organisations qui les supportent, selon les réseaux de communication qu'ils empruntent, selon les points de l'espace par lesquels ils passent, à proximité ou non des frontières, selon aussi les fluctuations des politiques étatiques qui les concernent (prix fixés des produits essentiels, ouverture ou fermeture de la frontière, conflits, insertion dans une zone monétaire). Selon telle ou telle configuration, cet échange en reste à du trafic local, comme c'est souvent le cas entre populations voisines séparées par une frontière, ou alors change d'échelle, se développe entre villes ou marchés importants, remonte ou descend d'une capitale, d'un port ou d'un aéroport.

Ce dédoublement des flux transfrontaliers, qu'ils soient locaux ou effectués sur de longues distances, interroge la réalité des territoires étatiques dont les marges frontalières ont une extraordinaire vie de relations et contribuent de façon ambiguë aux processus d'intégration régionale.

Nous nous intéressons particulièrement aux échanges entre la Guinée, la Guinée-Bissau, la Gambie, le Mali et le Sénégal. Dans cette partie de l'Afrique de l'Ouest, la question du développement des échanges se pose avec d'autant plus d'acuité que, dans chacun des pays concernés, la zone frontalière au contact des voisins se caractérise par l'insuffisance ou la déficience des réseaux physiques, alors même que des marchés, de nature et de taille diverses, ont un rôle économique considérable dans les circulations régionales.

Dans un premier temps, nous présentons les réformes engagées dans cet espace ouest-africain qui ont pour objectif l'amélioration des échanges et l'insertion des sociétés et économies des pays concernés dans le contexte international. Dans un deuxième temps, nous insistons sur les échanges proprement dits et leurs caractéristiques (circuits, acteurs et pôles). Dans un dernier temps, nous mettons en perspective les échanges informels et officiels en interrogeant les échelles auxquelles ils se produisent.

Des réformes pour les échanges

L'Afrique est considérée comme étant à l'écart du monde : son poids dans le marché mondial est passé de 2,4 % en 1970 à 1,4 % en 2000 (Hugon, 2002). Dans un continent que les indicateurs de développement humain du PNUD situent comme le plus pauvre du monde (espérance de vie passée de 43 ans en 1965 à seulement 49 ans en 1998 ; stagnation voire diminution des inscriptions scolaires), le lien entre la faiblesse de l'insertion dans l'économie mondiale, la pauvreté galopante et l'absence de voies de communications et de moyens de transport est patent.

Depuis l'élargissement de nombreux pays d'Afrique aux conditionnalités des programmes d'ajustement structurel (au début des années 80), la diminution du rôle des États, l'appel au secteur privé, le renforcement des moyens pour insérer les sociétés et économies dans le contexte mondial ont été permanents. Depuis 2001 maintenant, le NEPAD (ou *New Partnership for Africa's Development*), porté par des chefs d'États africains et se voulant une vision à long terme d'un programme de développement de l'Afrique par les Africains eux-mêmes (Porgès, 2002), s'engage à éradiquer la pauvreté et à sortir le continent de la marginalité. Partant de ces constats et objectifs, il place les infrastructures au niveau d'une des priorités du programme. Parmi d'autres domaines, le NEPAD insiste particulièrement sur ceux des NTIC et du transport, en mettant en avant de façon récurrente le renforcement des infrastructures, l'amélioration de l'accessibilité, les partenariats entre public et privé, les connexions régionales.

Les processus d'intégration régionale et les échanges

Le NEPAD souhaite valoriser encore plus qu'elle ne l'est actuellement l'intégration régionale, processus à même de mieux favoriser les communications entre pays, de soutenir les échanges transfrontaliers et *in fine* de faire émerger des ensembles spatiaux capables d'exister dans la compétition territoriale continentale et intercontinentale. Les

politiques développées en Afrique de l'Ouest dans ce domaine se traduisent par l'existence d'une vaste communauté des États, la CEDEAO (depuis 1975), et d'un ensemble monétaire unique regroupant 8 pays, l'UEMOA¹ (depuis 1994). La CEDEAO a été créée en mai 1975, mais c'est seulement en 1990 que la libéralisation des échanges entre les 16 pays de la communauté est enclenchée. Les échanges intra-régionaux restent limités : en 1985, ce type de commerce dans le total des exportations de la zone ne représentait que 5,2 %, et en 1997 moins de 10 % (Banque mondiale, 1999, cité par Basile *et al.*, 2002).

Les obstacles à la fluidité des échanges sont partiellement levés entre les pays voisins que sont le Sénégal, le Mali, la Guinée-Bissau, la Gambie et la Guinée qui appartiennent tous à l'espace CEDEAO et, pour les trois premiers, à l'UEMOA. Plusieurs protocoles d'accords ont été signés et se traduisent entre ces différents pays par la signature de conventions bilatérales, facilitant les échanges et la circulation des personnes et des biens. Un accord spécial, relatif au transit routier inter-États (TRIE), a même été promulgué : il permet le transport par route de marchandises, en suspension des droits et taxes, d'un bureau de douane d'un État membre à un autre bureau d'un autre État membre.

L'intégration régionale (sur le modèle de l'Union européenne) constitue ainsi une possibilité pour que se développent les échanges entre pays africains. Les marchés intérieurs étant souvent étroits, leur élargissement à un espace plus vaste contient les ferments d'une dynamisation des relations commerciales, entre pays voisins d'une part, et entre cet ensemble régional et d'autres regroupements en Afrique ou ailleurs d'autre part. Le processus reste lent dans cette partie de l'Afrique de l'Ouest regroupant des pays récemment indépendants et où le territoire de l'État se définit selon une conception surfacique, comme une étendue limitée par des frontières où s'exerce un pouvoir de contrôle et d'aménagement. L'État est un acteur essentiel de la construction territoriale, par le maillage administratif et par la construction de réseaux de liaison entre les différentes parties du territoire. Aux frontières avec les autres États, les services de douanes ont toujours été favorisés, et surtout les échanges contrôlés car considérés comme étant une des principales sources de devises pour les États en question.

Avec cette conception du territoire national, les régions périphériques de chaque État sont niées en tant qu'espaces participant aux échanges. De nombreux travaux indiquent combien ces marges font l'objet d'échanges, rarement enregistrés, qui font le succès de bourga-

1. CEDEAO : Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest ; UEMOA : Union économique et monétaire ouest-africaine.

des frontières, la croissance de marchés immenses et la richesse de commerçants, transporteurs, trafiquants¹. La multiplication des échanges renforce l'idée que les marges frontalières forment des territoires à part entière, se nourrissant des trafics frontaliers et capturant à leur profit une des rentes de l'État central. Alors même que l'intégration régionale institutionnelle butte sur l'extrême segmentation des espaces politiques, la difficile viabilité économique des États et sur la crise de légitimité qui les atteint avec la contrainte du désengagement, s'opposent, semble-t-il, l'espace souple de l'échange et des réseaux sociaux pour lesquels les frontières sont davantage des ressources que des obstacles, et l'espace figé de l'État dans ses limites et ses règlements contraignants. Les zones frontalières africaines sont les lieux d'une vie de relations où se réalise au quotidien une véritable intégration par le « bas », appuyée sur les réseaux sociaux des acteurs de l'échange, commerçants, transporteurs.

Les Projets sectoriels des transports

L'évolution vers la fluidité des échanges à différentes échelles est censée être accentuée par les réformes menées dans le domaine des transports. Dans les pays d'Afrique francophone, sous le couvert de la Banque mondiale, des Programmes d'ajustement structurels des transports (PAST) puis des Projets sectoriels des transports (PST) sont en place depuis le début des années 90. Les PST sont particulièrement bien avancés en Afrique de l'Ouest en général, au Sénégal et au Mali en particulier². Les objectifs en sont clairs : il s'agit de réformer le secteur public des transports, d'améliorer la fluidité des échanges tant à l'échelle nationale qu'internationale, et de favoriser les opérateurs privés du transport, qu'ils soient nationaux ou étrangers.

Réformer le secteur des transports

L'amélioration de l'information disponible et des services en charge des différents sous-secteurs du transport est primordiale aux yeux des promoteurs des PST : sous forme de banques de données statistiques, de bourses de fret, elle concerne à la fois la gestion des parcs, les trafics de personnes et de marchandises, la sécurité, le réseau d'infrastructures, le budget général des transports et les investissements consentis. La réhabilitation des infrastructures existantes est le deuxième domaine de réforme sur lequel agissent les PST. Dans le cadre de l'Initia-

tive d'entretien des routes ou IER, promue par la Banque mondiale (Karanga, 1996), l'essentiel de l'action porte sur le réseau routier urbain et rural, composé des axes bitumés et des pistes. Dans les pays comme le Sénégal et le Mali dont les deux capitales sont reliées par une voie ferrée, la réhabilitation du chemin de fer est aussi prioritaire. Elle est d'autant plus primordiale que le mauvais état de l'infrastructure limite le développement des trafics. Le troisième volet est la réforme des entreprises nationales de transport et des services de travaux publics et leur mise en concurrence avec le privé. Dans la logique des projets sectoriels, la diffusion d'informations sur les marchés, l'existence de bonnes infrastructures, l'abaissement des coûts de production du transport renchérisent ainsi la compétition dans le secteur, la compétitivité des entreprises, la rentabilité des investissements et la mobilité des personnes et des biens.

Dans les réseaux de transport internationaux

Le deuxième objectif des PST, notamment dans les pays enclavés comme le Mali, est d'améliorer l'insertion de l'économie dans les réseaux de transport internationaux et la fluidité des trafics en provenance ou à destination de ces pays. Dans le contexte international caractérisé par la libéralisation de l'économie et la mondialisation des échanges, la suprématie des institutions comme la Banque mondiale ou le FMI, les PST contribuent inévitablement à renforcer l'intégration dans l'économie mondiale. La circulation des biens et des personnes en est un des éléments majeurs. Dans ce système où les pays trouvent leur place en fonction de leurs propres richesses, l'Afrique reste cependant vouée à produire pour exporter et faire rentrer les devises nécessaires, entre autres, au remboursement de la dette¹. Ces pays constituent aussi des marchés potentiels pour les importations des produits manufacturés occidentaux. Les transports prennent une place prépondérante dans cette circulation extravertie, et dans les pays enclavés, les infrastructures reliant les principaux points du territoire national aux ports de commerce des pays voisins deviennent des axes décisifs dans la circulation et la fluidité des trafics.

Favoriser les opérateurs privés

Réformer le secteur public des transports ainsi que développer la fluidité des trafics conduisent à attirer les opérateurs les plus à même d'offrir rapidement des services aux divers usagers. Ce sont des grou-

1. Travaux de J. Igue au Nord Bénin (1995), du Club du Sahel (Coste, Egg et Igue, 1991) et de K. Bennafla (1998). Pour la région considérée, voir Lambert *et al.* (1994) et l'étude de l'ONG Environnement et Développement africain (ENDA) sur les processus et difficultés d'intégration dans la Sénégalie méridionale (2003).

2. Pour cette section, l'auteur s'inspire de : Lombard (1999).

1. Le NEPAD place aussi le commerce comme un des volets de l'initiative pour l'accès au marché, en renforçant notamment les capacités d'exportations des pays africains. Cf. Porgès, *op. cit.* Cf. aussi l'ouvrage de l'ancien ministre malien de la Culture, M^{me} Aminata Traoré (1999), condamnant cette logique infernale d'endettement.

pes transnationaux ayant des activités en Europe, en Afrique, en Asie, et qui développent de multiples métiers, à la fois dans le transport (terrestre, maritime, ferroviaire) et dans le transit. Dans les pays enclavés où le chemin de fer est vital, la privatisation des sociétés chargées de l'exploitation ouvre la voie à l'arrivée de ce type d'opérateurs (depuis le 31 août 2003, c'est effectif au Sénégal et au Mali pour la société à capitaux franco-canadiens en charge de la voie Dakar - Bamako). En outre, ces derniers possèdent de nombreuses agences dans différents pays qui leur permettent de couvrir géographiquement un espace régional ou continental et d'être logiquement présents sur les marchés de transport les plus rémunérateurs, du port jusqu'à l'agence régionale¹. Parmi les opérateurs locaux, peu nombreux sont ceux qui ont une dimension au moins nationale, si ce n'est internationale, et qui jouent de la diversité des marchés régionaux de transport. Le risque majeur est de faire de ces compagnies transnationales un acteur unique pour le développement des trafics intérieurs et extérieurs dont les objectifs peuvent très largement s'éloigner de l'intérêt national.

La logique dans laquelle s'inscrivent les PST sous-tend la libéralisation et la privatisation de l'économie et des transports, ainsi que la hiérarchisation des circulations. Dans leur volonté d'améliorer la fluidité des échanges, les PST sous-estiment cependant le fonctionnement spatial et économique des sociétés humaines concernées. Ainsi, le développement du marché intérieur des transports, articulé ou non au marché international, la prise en compte des organisations spatiales locales, transfrontalières et emboîtées autour de pôles principaux ou secondaires, la reconnaissance de la place de l'État et des investissements publics dans le secteur des transports, sont aussi nécessaires pour améliorer les échanges et sortir les territoires africains de la pauvreté.

Les échanges et les acteurs

Les réseaux du régionalisme transétatique impliquent une exploitation des plus faibles, ces "petits" que l'on repère aisément à proximité des frontières et qui s'intègrent dans des circuits dominés in fine par de grands commerçants. (Bach, 1995, cité par Basile *et al.*, *op. cit.*)

Entre pays de la CEDEAO, les difficultés pour s'entendre sur la limitation des barrières tarifaires et douanières, sur la cohérence des politiques nationales, sont si grandes qu'elles structurent difficilement

les dynamiques transfrontalières informelles (Igue, 2002, cité par Hugon, 2002), engendrées par de nombreux acteurs du commerce et du transport. Y a-t-il alors superposition des échanges du « haut » et du « bas », sans réel entrecroisement ? L'exemple de la région sénégalaise de Tambacounda, située au contact des pays de l'échantillon, est remarquable¹.

Les échanges du « bas »

L'absence de bonnes infrastructures ne signifie pas inexistence de flux ; plus généralement, aucune corrélation systématique entre le niveau des infrastructures et le niveau des trafics n'est observée. C'est en raison même des carences en infrastructures que les flux frauduleux se développent, la pénurie de moyens techniques devenant elle-même paradoxalement une ressource, un gisement pour des entrepreneurs habiles à faire rémunérer leurs services de contrebande (Stary, 1998). De même, les flux majeurs, aux mains des grands opérateurs, nationaux ou internationaux, passent outre l'état des infrastructures.

Modestes trafics avec le Mali, la Mauritanie et la Guinée

Dans la région de Tambacounda (anciennement Sénégal oriental, cf. carte 1), les frontières septentrionales (Mali et Mauritanie) sont l'objet de modestes trafics : bétail et produits maraîchers sont acheminés en pirogue sur le fleuve Sénégal ou par la route via le pont de Kirdira. Passent aussi les trafics de produits maliens en direction des marchés de la région de Tambacounda et de Dakar : beurre de Karité, mangues, Calebasses, pain de singe, artisanat, et aussi des produits importés ivoiriens (de la cola surtout), asiatiques et européens.

Sur la façade méridionale de la région, il n'y a que quelques trafics de proximité entre villages enclavés de Guinée et du Sénégal : l'existence de deux zones monétaires contiguës et l'écart grandissant entre niveaux de vie, de part et d'autre de la frontière, expliquent que les Guinéens viennent vendre quelques produits sur les marchés ruraux sénégalais (cola, cigarettes d'importation, tabac local, tissus, etc.), en vue d'obtenir des francs CFA.

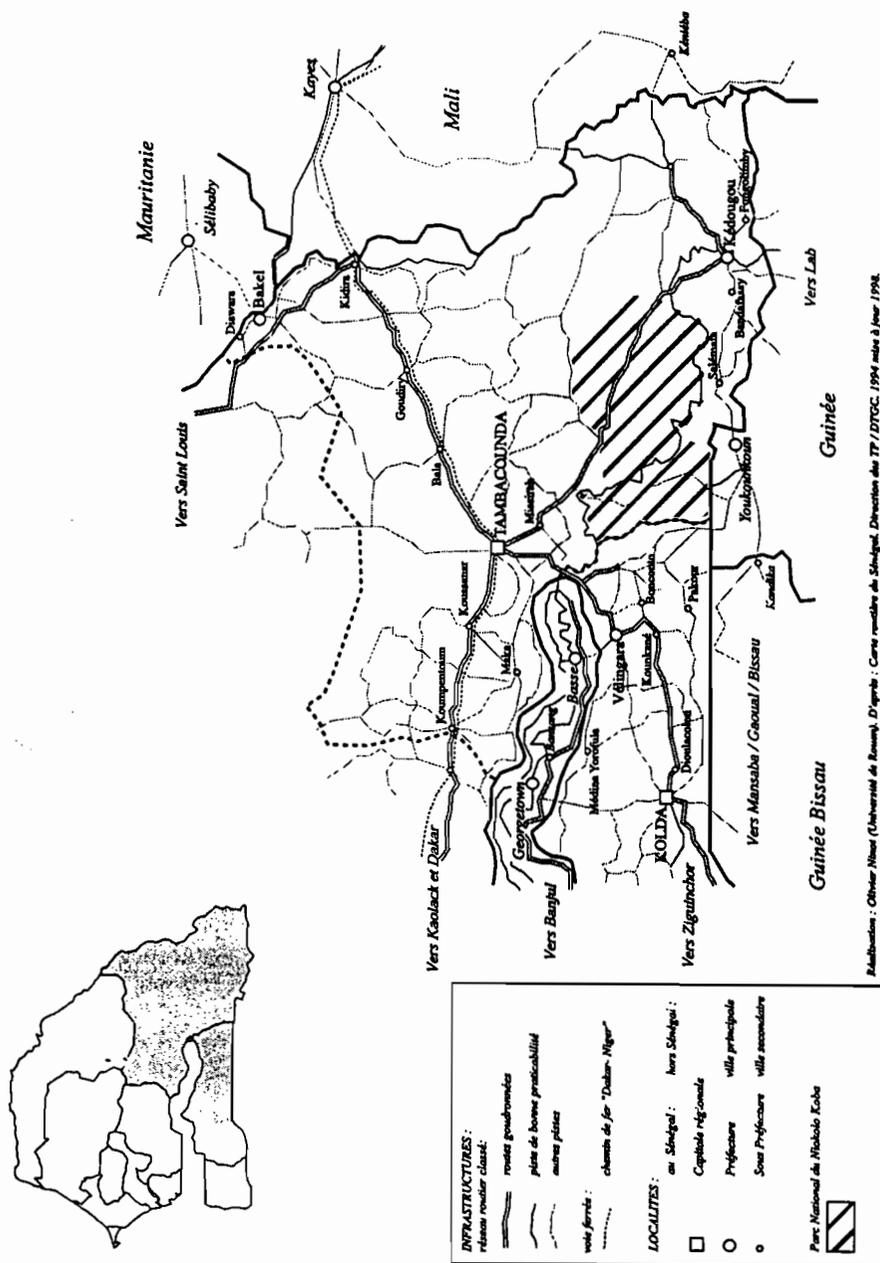
Échanges actifs avec la Gambie

C'est la frontière avec la Gambie, pays enserré dans le territoire sénégalais, qui est la plus traversée par les échanges. Peu enregistrés et s'opérant, parfois de nuit, par des chemins détournés, leur importance n'est pas aisée à mesurer.

1. On pense ainsi à Scac-Deimas Vieljeux (SDV) ou à Saga (tous deux appartenant au même groupe, Bolloré). SDV, notamment, est implanté à Bamako et Kayes au Mali, à Dakar et Kaolack au Sénégal, à Banjul en Gambie, à Conakry en Guinée, à Bissau en Guinée-Bissau. Cf. Debré (2001).

1. Cette section s'inspire de A. Chéneau-Loquay, J. Lombard et O. Ninot (2000).

Carte 1 : Le Sénégal et les pays voisins : la région de Tambacounda comme interface



Multiphotographie : Olivier Nour (Université de Bamako). D'après : Carte routière du Sénégal. Direction des TP / DTCC. 1994 mise à jour 1998.

L'enclavement et l'éloignement détournent les villages sénégalais frontaliers vers des localités situées de l'autre côté. Saré Ngaye est un marché hebdomadaire gambien, situé au nord de Basse Santa Su, tout près de la frontière. Il polarise tous les villages sénégalais, situés dans un rayon de 20 à 25 km. L'inverse est aussi vrai : sur les marchés de la région de Tambacounda, les véhicules légers (« pick-up » et minicars), transportant des centaines de personnes en provenance de la Gambie, sont très nombreux.

D'autres flux plus « invisibles » mettent en relation les petites villes gambiennes de Basse et Bansang, ou les villages-entrepôts¹ de la rive nord du fleuve Gambie, avec les villes et les bourgs du Sénégal, comme Tambacounda, Koungeul ou Koumpentoum. Les produits acheminés de Gambie se retrouvent ensuite sur les différents marchés de la région, notamment au nord de la route nationale 1, aux marges orientales des zones cultivées en arachide : il s'agit de tissus, de prêt-à-porter importé (lignes de vêtement Nike ou Adidas par exemple), de sucre brésilien, de thé et de quelques denrées alimentaires de première nécessité. Les trafics de mil et d'arachide sont par contre très irréguliers et n'ont plus l'importance qu'ils avaient dans les années 80² : les différentiels de prix ne sont pas intéressants et, aux dires de commerçants sénégalais comme gambiens, avec le renforcement des contrôles, les risques encourus sont devenus plus importants.

Organisation des circuits, acteurs et pôles

L'organisation des circuits revêt plusieurs aspects : d'une part, la plupart des échanges de marchandises sont non enregistrés, d'autre part de nombreuses difficultés entravent la circulation des biens et des personnes entre la région de Tambacounda et les pays voisins.

Les acteurs

En partie liée à la carence des infrastructures, l'extrême faiblesse de l'offre de transport entre le Sénégal et les pays voisins est remarquable. En effet, hormis les véhicules qui assurent la liaison Vélingara – Basse et les « horaires³ » qui lient bourgs et marchés de part et d'autre de la frontière, il n'y a pas de liaison régulière entre les localités du Sénégal oriental et celles des pays voisins. Différentes raisons expliquent cette situation : le mauvais état des pistes qui rebute les chauffeurs, la faiblesse et la dispersion géographique de la demande, la nature frauduleuse d'une partie des produits et les fréquentes

1. Le terme d'entrepôt est tiré de : Igue et Soulé (1992).
2. Voir : Lombard (1990).
3. « Horaire » : car de transport en commun qui, chaque jour, part d'un village pour une ville importante en respectant un heure précise de départ.

« tracasseries » dont font l'objet les chauffeurs aux postes frontaliers ainsi qu'en territoire étranger. Les chauffeurs sénégalais hésitent ainsi à se rendre à la frontière malienne où le franchissement du pont de Kidira occasionne à chaque passage le paiement de sommes trop importantes pour exercer cette activité (en général 15 000 francs CFA). À cet endroit, la frontière correspond à une rupture de charge pour les véhicules de transport de voyageurs qui doivent attendre à Kidira que des voitures maliennes viennent les chercher ! La même situation prévalait au poste frontière de Badiara (au nord de Vélingara) jusqu'en juillet-août 1998 : deux petites gares routières se faisaient face de part et d'autre de la frontière que les passagers devaient traverser... à pied ! Depuis, les autorités sénégalaises et gambiennes se sont mises d'accord pour l'attribution de licences de transport, permettant à leurs détenteurs d'exercer cette activité dans les deux pays.

Dans la pratique, les dispositions juridiques ne sont pas toujours respectées : il n'est pas rare de voir des chauffeurs gratifier les agents de police ou les douaniers de plusieurs centaines de francs CFA pour gagner du temps (alors même que les véhicules dont ils ont la charge sont en infraction). De même, la plupart des marchandises importées en Gambie et revendues au Sénégal ne sont pas dédouanées comme elles le devraient. Pour y échapper, deux solutions existent : « négocier » avec les douaniers ou bien contourner les postes de contrôle. Les commerçants et même certains particuliers font généralement appel à des passeurs, appelés *ndioganés*, qui sont des professionnels de la frontière. Ils connaissent les commerçants gambiens, les pistes les plus discrètes et bien souvent aussi les douaniers eux-mêmes. Les *ndioganés* s'appuient sur des réseaux de parenté ou d'amitiés qu'ils entretiennent avec soin pour faire leur travail. En outre, ils informent les commerçants sur le prix des produits et sur leur disponibilité.

Entre Mali, Mauritanie et Sénégal, les trafics frontaliers ne sont pas seulement affaire de spécialistes, mais intéressent aussi toutes les personnes qui font localement du commerce : les habitants des villages frontaliers, les producteurs maraîchers, les femmes commerçantes qui transportent des petites quantités et n'hésitent pas à prendre les automobiles qui circulent sur les grands axes ou sur les pistes. Sur les marchés gambiens, les commerçants, commerçantes et chauffeurs sénégalais ne rencontrent pas de problèmes. Pour la plupart, ce sont des habitués et les volumes de marchandise qu'ils véhiculent ne sont pas suffisamment importants pour s'attirer les foudres des douaniers.

Quant aux commerçants de Guinée qui fréquentent les marchés du sud-est du Sénégal, il s'agit principalement des Peuls de Labé venus

écouler les produits locaux¹. Sur place, ils achètent des chaussures, de l'indigo et des colorants industriels, afin de les revendre à Labé. Les commerçants sénégalais et peuls guinéens, installés au Sénégal, viennent aussi à Labé s'approvisionner régulièrement en produits agricoles (fonio, patate douce, fruits, etc.). Ils arrivent du nord, leurs camions chargés de marchandises diverses, cigarettes, chaussures, teintures. À Labé, les marchands et les transporteurs (près de 300) sont respectés et solidement organisés autour de la chambre de commerce qui les représente auprès des instances locales et nationales, qui les informe des différentes réglementations en vigueur, y compris des dispositions prises dans le cadre de la CEDEAO.

Les circuits

Ils sont de deux ordres : d'une part, des axes connus, rares, qui constituent un passage obligé pour ceux qui veulent voyager en toute légalité (en faisant viser leurs papiers notamment) ; d'autre part, des pistes de brousse qui évitent les postes frontaliers et dont l'emprunt varie selon les contrôles : elles sont plus nombreuses, mais loin d'être toutes praticables avec des véhicules à moteur.

En Gambie comme au Sénégal, l'organisation spatiale des circuits est identique : d'un côté, des marchés hebdomadaires ou *louma*² qui assurent des fonctions de collecte et de redistribution, non seulement des produits nationaux, mais aussi et surtout des produits importés en Gambie et réexportés ; de l'autre, des centres de consommation plus ou moins importants qui sont situés, soit dans les villes gambiennes de Bansang et Basse, soit dans les places sénégalaises de Tambacounda, Koungeul, Koussanar et Vélingara, et d'où s'organise une grande partie des trafics locaux et d'import-export³. Ce qui caractérise spécifiquement la Gambie, c'est la présence, le long de la frontière, de villages-entrepôts dont les boutiques regorgent de marchandises destinées au marché sénégalais. L'importance de la réexportation marchande vers le Sénégal marque l'espace gambien, notamment la haute vallée, les villes et les campagnes, les organisations commerciales comme les lieux de l'échange.

Entre Guinée et Sénégal, plusieurs routes en provenance du sud qualifient les circuits. Pour se rendre à Diaobé, marché de Haute-Casamance, les transporteurs guinéens empruntent les axes Labé – Koundara – Diaobé ou encore Labé – Mali – Diaobé. Les départs se font le dimanche ou le lundi. La durée du transport diffère en fonction

1. Paragraphe tiré de : Basile *et al.* (2002).

2. *Loumo* (pluriel : *louma*) : marché rural.

3. Cf. la thèse de géographie de Olivier Ninot, *Réseaux de transport et de circulation des biens et pôles d'échanges dans les pays en développement. Le cas de la région de Tambacounda (Sénégal)*, dont la soutenance à l'université de Rouen est prévue en décembre 2003.

des saisons et de l'état des routes et des pistes : elle peut varier de deux à vingt-sept jours selon que le trajet se passe en saison sèche ou en hivernage¹. Par conséquent, les transporteurs n'effectuent jamais le retour à vide et certains² attendent à Diaobé trois jours avant de recharger et de repartir.

**Le paradoxe de Diaobé :
le plus grand marché régional sans infrastructures**

Diaobé est le bon exemple de place commerciale qui sert de relais dans les circulations à la fois locales, régionales, nationales et internationales³.

Le village, situé sur la route goudronnée allant de Kolda à Velingara, n'apparaît pas sur les cartes alors qu'il offre un marché hebdomadaire parmi les plus importants du Sénégal. Il a lieu le mercredi mais son activité s'étend en fait du lundi au jeudi. Sa création récente en 1979 est due à une personnalité politique locale. Son expansion tient à sa situation géographique sur l'axe goudronné, à la conjonction des routes venant de Guinée, Guinée-Bissau et Gambie et à la rencontre de trois zones écologiques, Sahel, savane et forêt. Il a tendance à se développer et a de plus en plus de résonance à l'échelon national et international.

Alors que la population de Diaobé est de 1 200 personnes, on estime en saison sèche, chaque mercredi, la fréquentation à 15 000 personnes. Tous les moyens de transport pour s'y rendre sont mobilisés : camions, camionnettes, « horaires », bicyclettes, à pied. C'est un lieu de rupture de charge pour les véhicules venant des deux Guinée par des voies peu contrôlées : entre 40 et 100 camions y déposent chaque semaine leurs marchandises qui sont rechargées par des transporteurs venus du nord du pays, de Gambie et aussi du Mali. C'est un marché à la fois local pour les populations environnantes, régional pour tout ce qui vient de Casamance – huile de palme, poisson séché, fruits – et surtout international pour les produits agricoles de Guinée, les produits importés à Conakry ou Bissau et réexportés – café, tabac et riz – et les produits manufacturés gambiens ou sénégalais.

Le commerce se fait à partir des marchés dits « syndicats », plates-formes de rupture de charge où se rencontrent l'offre et la demande, sous l'égide de courtiers, des négociants en gros, de propriétaires de

cahutes (lieux de négoce et de stockage) et souvent de propriétaires de boutiques. Ils sont une dizaine qui maîtrisent à eux seuls 50 % des flux. Les relations sociales et les relations d'affaires sont imbriquées, plusieurs ethnies se côtoient, Peuls surtout, Mandingues, Diakhankés et Ouolofs de plus en plus nombreux. Les cours des produits s'établissent et se diffusent de manière discrète.

Les flux varient selon les périodes de l'année et les changements de politiques : avec l'entrée de la Guinée-Bissau dans la zone franc, les marchés de ce pays sont en pleine croissance. Des femmes en particulier viennent de Bissau, Bafata et Gabu pour acheter de l'huile de palme sur le marché de Diaobé (550 à 600 francs CFA le litre) et le revendre à crédit à Dakar (au moins 1 200 à 1 300 jusqu'à 1 500 francs). Elles utilisent les « horaires » et ramènent des produits plastiques, chaussures, bassines, nattes, que l'on ne trouve pas à Bissau.

Les trafics transfrontaliers « du bas » sont difficiles à appréhender : en partie secrets et diffus, ils s'arrangent de la faiblesse des infrastructures et de l'État en général (douane et police notamment). Ces types de flux procurent revenus et mieux-vivre aux populations qui y participent. L'économie populaire (selon le terme de Ph. Engelhard, 1998) est ici celle des « trafics », des « combines », de l'aléatoire. Ses acteurs principaux sont des *bana bana*¹, des *ndioganes*, des petit(e)s commerçant(e)s. Les perspectives de développement sont cependant limitées : à partir du moment où les trafics prennent de l'ampleur, ils cessent d'être discrets et courent à leur perte.

Les échanges du « haut »

Les trafics précédemment présentés s'inscrivent dans un espace régional constitué de plusieurs États voisins. Sont-ils exclusifs d'échanges plus officiels, d'importations et exportations de produits déclarés et de flux repérés ? Les échanges entre le Sénégal et le Mali entrent dans le cadre des relations de commerce bilatérales entretenues entre ces deux pays, notamment parce que les villes sénégalaises côtières ont été, à l'époque coloniale, les premiers ports d'importation du Haut-Sénégal et du Niger, et restent (pour Dakar) un des ports du Mali. Les trafics officiels ont crû au même rythme que la pénétration des Français et ont donné à la ville de Kayes, ancienne capitale du Haut-Sénégal et du Niger, un rôle charnière dans les circulations régionales et ouest-africaines. Aujourd'hui, les échanges entre Sénégal et Mali, via les régions de Tambacounda et de Kayes, restent prépondérants et structurent les circulations régionales, en même temps qu'ils se caractérisent par des différenciations sociales et spatiales.

1. En 2003, l'hivernage très humide a provoqué la fermeture des pistes reliant la Guinée et le Sénégal au point que le marché de Diaobé a dû se passer, au cours du mois de septembre, de la venue des commerçants guinéens.

2. En 2003, l'hivernage très humide a provoqué la fermeture des pistes reliant la Guinée et le Sénégal au point que le marché de Diaobé a dû se passer, au cours du mois de septembre, de la venue des commerçants guinéens.

3. Cf. Chéneau-Loquay (1998) et Gomis (1998).

1. Commerçant ambulant sur les marchés.

Une infrastructure d'échange ancienne

La région de Kayes, dans l'actuel Mali, située à 800 km de Dakar, a été intégrée dans l'espace sénégalais, au moins dès l'apparition des Européens, à partir de l'axe de pénétration que représente le fleuve Sénégal. À l'époque coloniale, la liaison Saint-Louis – Kayes était fréquente, et l'escale de Kayes dépendait complètement du port sénégalais. Même les environs de Kayes, en particulier le pays soninké jusqu'à Nioro (à plus de 250 km), sont passés dans l'orbite de Saint-Louis, capitale de l'Afrique-Occidentale française¹.

Le rail est venu à Kayes dans un deuxième temps : la ligne Kayes – Bamako a été la première construite, relayant l'axe fluvial Saint-Louis – Kayes. Au début du siècle, avec l'accroissement de la production d'arachides, l'activité économique s'est déplacée du Fleuve vers le centre et l'est du Sénégal, et la ligne Thiès – Kayes, via Kaolack et Tambacounda, est devenue primordiale. Kayes s'est alors retrouvée dans l'orbite de Dakar et dans une moindre mesure de Bamako. À l'inverse de la région centrale du Sénégal qui, au fur et à mesure que l'économie de l'arachide se développait, a bénéficié de l'amélioration des infrastructures et des systèmes de transport, la région de Kayes, une fois la voie ferrée Dakar – Bamako terminée, n'a plus connu d'amélioration de son système de transport : des pistes ont été créées à l'époque coloniale, des grands axes inter-coloniaux ont été programmés, comme par exemple Dakar – Gao – Alger passant par Kayes, mais ceux-ci ont à peine été réalisés (Ninot, 1996). Aujourd'hui, l'axe routier Tambacounda – Kayes – Bamako n'existe pas en totalité : des travaux de réfection et de bitumage sont cependant en cours dans la partie malienne, avec le soutien de la Coopération française et de la Banque mondiale (Lombard, 2002).

Les flux de transit officiels

Le mauvais état des infrastructures n'empêche pas le développement d'importants trafics officiels de personnes et de marchandises entre Mali et Sénégal. Le trafic est d'abord ferroviaire (tableau 1). Cependant, il ne progresse que très peu, en comparaison de celui entre Bamako et Abidjan qui est en croissance rapide (tableau 2). L'analyse fine des importations et exportations maliennes par les ports de Dakar et d'Abidjan montre d'ailleurs des phénomènes de captation de trafics : pour les céréales et les produits alimentaires ou les matériaux de cons-

1. L'histoire du commerce soninké et de son déclin s'explique par une croissance très forte des interactions Saint-Louis – Kayes. La société et l'espace rural soninkés se sont retrouvés en marge des courants commerciaux traditionnels transsahariens dès lors que le commerce sur le fleuve, à partir de Saint-Louis, s'est développé : commerce de l'or et des esclaves, commerce de la gomme. Cf. : Adams (1977).

truction et les produits classés divers, Abidjan a détourné des trafics auparavant affectés à Dakar¹.

Tableau 1 : Trafics import et export entre le Sénégal et le Mali

	Route*	Fer*
1996	26 665	463 540
1997	35 254	440 776
1998	73 374	430 311

*En tonnes

Source : Entrepôts Maliens du Sénégal (EMASE)

Tableau 2 : Importations et exportations maliennes à partir des ports d'Abidjan et Dakar

	Année	1992	1993	1994	1995	1996
Abidjan	Exportations*	73 269	110 647	180 797	114 185	187 037
	Importations*	429 806	462 887	514 263	519 878	751 700
Dakar	Exportations	57 950	50 524	69 794	78 187	77 595
	Importations	325 718	260 561	274 480	326 560	344 963

* En tonnes

Source : Direction nationale des transports, Bamako.

La vétusté de la voie ferrée entre Dakar et Bamako (qui doit s'améliorer avec la privatisation du réseau et de l'exploitation) ainsi que le mauvais état des matériels de transport provoquent le déraillement de nombreux trains et contribuent sur cette ligne à la dégradation des services de transport. L'agressivité commerciale des ports de la côte du golfe de Guinée (Abidjan, Lomé, Cotonou et Tema), auprès des structures d'entreposage maliennes à l'étranger, renforce par ailleurs l'attrait des parcours terrestres qui les relient au Mali et qui empruntent des routes bitumées sur tout le trajet².

Entre Dakar et Kayes, la concurrence de la voie routière contribue à freiner le développement du chemin de fer. Les trafics par camions sont en effet de plus en plus importants comme le montre le tableau 1.

1. Les écarts constatés entre les deux tableaux (pour les importations et exportations passant par Dakar) sont imputables aux comptabilisations différentes menées à la Direction nationale des transports à Bamako et dans les Entrepôts maliens du Sénégal, situés à Dakar.
2. Depuis le début de la crise ivoirienne en septembre 2002, et l'arrêt temporaire des liaisons routières et ferroviaires entre Abidjan et le nord de la Côte d'Ivoire, les trafics entre le Mali et ce dernier pays ont fortement chuté, renchérissant par conséquent l'intérêt pour le Mali de la ligne de chemin de fer Dakar – Bamako. Néanmoins, le port de Dakar n'a pas su tirer profit comme on pouvait s'y attendre de la crise ivoirienne, les temps de stockage à quai et les durées d'acheminement vers Bamako étant excessivement longs (plusieurs semaines).

Des enregistrements effectués au poste de douane de la frontière le confirment : près de 50 camions de 10 à 30 tonnes, principalement chargés d'hydrocarbures, de matériaux de construction (chaux et ciment) et de produits alimentaires (sel, poisson, divers), immatriculés pour l'essentiel dans la région de Dakar, passent chaque jour dans le sens Sénégal-Mali. De même, les enquêtes auprès des transporteurs kayésiens indiquent que des services de transport routier de passagers, entre Kayes et Tambacounda puis Dakar, sont en plein développement, même si, pour le moment, ils n'accueillent que peu de voyageurs.

En dépit d'infrastructures médiocres, les échanges entre les deux pays existent donc et dépassent même largement ce qui circule aux frontières entre villages ou entre marchés.

Transport régional, transport international

Les flux internationaux à longue distance semblent en fait se superposer aux flux de même nature mais acheminés sur courte distance, de part et d'autre des frontières. Cette double réalité des échanges correspond non seulement à des complémentarités économiques locales ou régionales mais aussi, et surtout, à l'émergence d'opérateurs du transport sur des marchés bien différents. Sur la région de Kayes, on distingue en fait les transporteurs selon qu'ils arrivent ou non à se positionner sur les marchés rémunérateurs au départ ou à destination de la capitale régionale. En effet, les marchés de fret sont concentrés sur Kayes et sont liés aux arrivées et départs des trains en provenance ou à destination du port de Dakar. Les transports de conteneurs (destinés à l'extraction minière ou à la centrale hydro-électrique de Manantali), de matériaux de construction et de produits alimentaires (céréales et sucre notamment) constituent les marchés les plus porteurs.

La présence d'un opérateur de niveau international comme Scac-Delmas-Vieljeux (SDV) est symptomatique de la sévère concurrence qui règne sur les marchés de transport. SDV dispose à Kayes d'un terminal à conteneurs qui les réceptionne puis les achemine par route dans la région, en faisant de plus en plus appel, par la sous-traitance, à des transporteurs de la place. Dans le réseau SDV, l'agence de Kayes a ainsi un rôle de distribution régionale des conteneurs, mais aussi de groupage pour l'acheminement ferré sur Dakar.

Sur le créneau du conteneur arrivent à se positionner quelques transporteurs maliens sous-traitants. Les plus importants sont installés dans la ville même de Kayes et brassent des millions de francs CFA : ils possèdent un parc de véhicules supérieur à 10 camions et ont les moyens de les entretenir et de les réparer. Ils tentent de développer leurs lignes en direction de Dakar et entre Kayes et les villes maliennes

de la région (Nioro par exemple)¹. La plupart des transporteurs maliens restent cependant confinés aux marchés régionaux et répondent à la demande pour le transport de produits maraîchers, de céréales, de matériaux de construction.

La compétition pour les marchés internationaux est en fait très rude : d'un côté, SDV est présent sur le marché le plus rémunérateur, de l'autre les opérateurs sénégalais profitent de l'amélioration des voies routières au Sénégal pour venir distribuer des marchandises jusqu'à Kayes et concurrencer les Maliens. Le dédoublement des types de marchés et d'opérateurs est caractéristique du transport entre Mali et Sénégal.

Les lieux de l'espace d'échanges : des échelles emboîtées

L'analyse des trafics transfrontaliers distingue au moins deux types : d'une part, ceux à longue distance sur lesquels se positionnent des opérateurs de taille relativement importante, d'autre part ceux à petite distance, régionaux, voire locaux, sur lesquels s'installent parfois les mêmes opérateurs que précédemment, mais aussi d'autres, plus spécialisés dans l'acheminement court. Les trafics transfrontaliers ne doivent pas être appréhendés isolément mais considérés comme partie prenante d'une dynamique générale des échanges qui les différencie, non seulement selon l'échelle à laquelle ils se produisent, mais aussi et surtout selon les organisations qui les sous-tendent et les lieux majeurs de l'espace par lesquels ils passent et qu'ils révèlent².

À Kayes, Vélingara, Basse ou Labé : des échelles qui s'entrecroisent !

Les échelles géographiques de Kayes

La ville de Kayes apparaît comme le lieu essentiel pour l'attribution des marchés de fret dans la région du même nom. C'est là que l'opérateur a la possibilité d'accéder, malgré la concurrence, à un marché international rémunérateur. C'est aussi sur Kayes que les marchés régionaux sont les plus fréquents et que la demande est (modérément) la plus forte. Dans les circulations entre villes régionales, mais aussi et surtout sur l'axe international sénégal-malien, Kayes est le lieu pivot pour les transporteurs.

1. Ainsi, depuis 2000, des camions maliens ont investi le transport d'hydrocarbures au départ de Dakar ; néanmoins, il s'agit de camions appartenant plus à des grands commerçants ou à des propriétaires de stations services qu'à des transporteurs.

2. Cette section s'inspire de A. Chéneau-Loquay, J. Lombard et O. Ninot (op. cit.).

Kayes constitue en fait une place où se trouvent des marchés de transports de différents niveaux géographiques qui obligent tous les opérateurs, quels qu'ils soient, à être présents, même ceux qui sont spécialisés dans un seul type de marché. Par son positionnement géographique dans la région, par les réseaux qui la desservent, par les organisations de transport qui y ont localisé un de leurs nœuds essentiels, la place d'échanges et de transport de Kayes voit les échelles géographiques, non pas s'y superposer, mais au contraire s'y entrecroiser. Le passage par Kayes permet ainsi l'accès au marché international en même temps qu'elle facilite la desserte régionale et locale. Le niveau international est cependant intermédiaire dans la mesure où, de Kayes, l'accès aux ports – ou aux aéroports – n'est pas immédiat et demande un trajet supplémentaire ferré ou routier. Mais c'est seulement à Kayes qu'il est possible d'en approcher le plus vite possible.

Le point fort de Kayes est d'être un lieu d'entrecroisement d'échelles du transport qui, dans un contexte d'ouverture des sociétés et des économies, joue un rôle majeur dans les interactions spatiales.

Vélingara, Basse

Entre Sénégal et Gambie, le lieu majeur pour repérer les trafics transfrontaliers est la ville sénégalaise de Vélingara. Dans cette préfecture de département, la gare routière organise des départs pour la capitale de la haute Gambie, Basse Santa Su, et pour le marché hebdomadaire de Sabi. Quotidiennement, entre quatre et dix véhicules selon les jours, soit entre 50 et 150 personnes par jour, se dirigent vers Basse. Les trafics sont intenses entre les deux villes, distantes seulement de 20 km mais non reliées par le « goudron ». Par sa situation géographique et son rôle dans le commerce sénégal-gambien, Basse connaît un dynamisme économique important en tant que centre distributeur de l'est de la Gambie. On y parle français aussi bien qu'anglais, on utilise le franc CFA comme le Dalasi¹, la plupart des commerçants sont Maures ou Guinéens, francophones et, pour bon nombre d'entre eux, ont déjà une longue expérience du commerce.

La ville de Labé²

En Guinée du Nord, Labé est la capitale de la région du Fouta. Troisième ville du pays, elle représente un important carrefour routier. Son marché est entièrement axé sur le commerce transfrontalier et attire la clientèle des pays sahéliens. Les produits proviennent aussi bien de l'intérieur du pays que des pays voisins (sel, poisson séché du Sénégal, produits manufacturés achetés sur le marché international).

1. Dalasi : monnaie gambienne.

2. Ce paragraphe est en partie repris de : Basile et al. (op. cit.).

En outre, le marché de change (entre franc CFA et franc guinéen) y est extrêmement dynamique.

Tout en étant des lieux pivots dans les circulations régionales, les villes de Kayes ou Vélingara, Basse ou Labé, ne présentent cependant pas le même niveau d'entrecroisement des échelles qu'une métropole internationale : c'est cette différenciation que nous allons analyser ci-dessous.

Échanges locaux, échanges lointains

Les grandes métropoles sont capables de mobiliser les ressources des régions environnantes d'une manière indépendante des frontières d'États. Elles sont à l'origine de larges réseaux transnationaux de commerce et de migrations qui s'étendent aussi bien dans l'intérieur des pays africains que vers les pays occidentaux. De vastes réseaux de diasporas, fonctionnant sur une base ethnique essentiellement, unissent les communautés à travers leurs régions d'origine, les métropoles africaines et les colonies d'émigrés dans les grands centres de l'économie occidentale. Ces diasporas rappellent les caractéristiques des vastes réseaux commerciaux de l'Afrique pré-coloniale (Peemans, 1997, p. 15-16, cité par Bex, 2000).

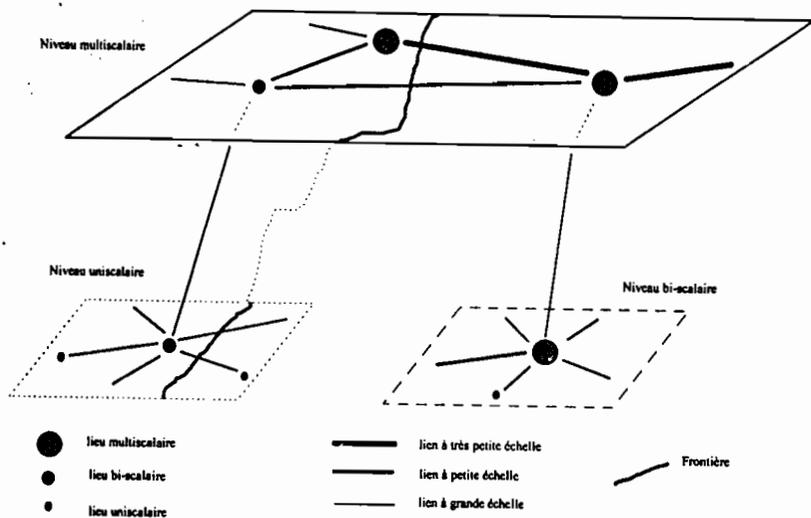
Le schéma ci-dessous présente sommairement les niveaux d'échelles qui s'entrecroisent en certains points de l'espace ainsi que la multitude de liens qu'autorise l'accès à ces points. Que constate-t-on ? Des lieux de l'espace sont reliés entre eux par des liens qui se caractérisent par l'échelle à laquelle ils se produisent : ainsi des lieux de niveau multiscalaire ouvrent des possibilités de liens à différentes échelles, des lieux bi-scalaires ne permettent des liens qu'à deux échelles, et ainsi de suite.

Quelle lecture des échanges transfrontaliers ce schéma permet-il ? Les échanges s'insèrent dans une compréhension globale des circulations qui différencient les lieux et les liens de l'espace selon l'échelle à laquelle ils se trouvent ou permettent de se trouver. En d'autres termes, les échanges transfrontaliers locaux, de part et d'autre de la frontière, ne sont pas de même échelle que ceux caractérisant les relations lointaines entre deux villes : il en est ainsi, non pas en raison de la distance séparant les points en question, mais parce que les échelles, les liens et les points accessibles sont infiniment différents selon les lieux considérés. Dans un village frontalier, s'il n'est pas possible de se rendre ailleurs que dans le village voisin, l'échelle d'activité restera très locale. Par contre si, d'un de ces points, il est possible d'accéder à une ville, l'échelle change et le trafic avec.

Kayes comme Vélingara, Basse ou encore Labé, quatre villes présentées ci-dessus, sont des points de l'espace qui donnent l'accès, notamment par des liaisons (modérément) rapides, au niveau supérieur (comme inférieur), souvent international, en l'occurrence Bamako, Conakry et surtout Dakar. Le fait de traverser une frontière entre Kayes et Dakar n'est pas le problème, ce qui compte c'est d'être présent sur l'axe qui va ou vient de Dakar, Bamako ou Conakry. Les opérateurs tels que SDV ou même les transporteurs maliens les plus performants raisonnent ainsi. K. Bennafla (1999) insiste sur ce lien permanent entre ces lieux d'échanges et de transit, les affaires d'ici s'organisant d'abord et avant tout là-bas, c'est-à-dire aussi dans les grandes villes et les métropoles (y compris pour les trafics frauduleux importants).

Tel n'est pas le cas pour une partie des trafics transfrontaliers qui restent localisés dans les marges et qui ne dépassent pas l'échelle locale ou ne remontent qu'à l'échelon de la ville régionale pour alimenter les marchés et le commerce environnants. La frontière n'est pas l'obstacle, sauf si les douaniers font preuve d'excès de zèle à l'encontre de ces trafics locaux. Le problème survient quand ce type de trafic veut changer d'échelle et qu'il n'a pas à sa disposition les moyens : pas d'organisation adéquate, pas d'infrastructure correcte, pas de place-marché ou ville-redistributrice.

Schéma 1 : Échelles géographiques, liens et lieux¹



1. Selon l'expression empruntée au florilège offert à Paul Pélissier et Gilles Sautter, intitulé : *Tropiques, lieux et liens*. Cf. Antheaume et al. (1989).

En ces lieux de redistribution s'entrecroisent ainsi les échelles, mais ce n'est pas le cas partout. Dans les bandes frontalières, les échanges alimentent les marchés locaux et traduisent aussi la précarité et la pauvreté des populations. Bien plus qu'une imbrication des échelles, ils caractérisent alors la superposition des niveaux géographiques qui voit les trafics, selon l'échelle à laquelle ils se produisent, selon les organisations qui les sous-tendent, selon les régions considérées, s'ignorer les uns les autres et traverser rapidement l'espace transfrontalier ou bien s'y cantonner. Les trafics entre Mali et Sénégal transitent ainsi à la frontière en provenance ou à destination de Dakar, via Kayes, et n'ont strictement aucun rapport avec les échanges locaux, caractéristiques des difficultés que rencontrent les populations de la frontière sénégalomaliennne.

Échanges internationaux et intégration régionale

Les trafics aux frontières tendent à rapprocher les territoires étatiques les uns des autres, du moins dans les marges, comme l'ont montré de nombreux travaux déjà cités. Quand ils sont frauduleux, ils contribuent difficilement à l'intégration régionale dans la mesure où ils sont extrêmement mouvants et varient selon le type de produits et les quantités transportées, la période de l'année ou la conjoncture, les parcours empruntés, les organisations commerciales sous-jacentes.

Qu'en est-il des trafics transfrontaliers qui ne restent pas confinés dans les marges ? Les analyses précédentes montrent que leur échelle de développement met en évidence des places-relais, souvent des villes régionales ou des gros marchés, certains axes de communication comme la voie ferrée ou le « goudron », mais pas tous les axes, et qu'ils passent par des capitales régionales en provenance ou à destination des métropoles importantes, ports notamment. Dans ce cas, il semble que de tels trafics confortent l'organisation étatique en place, les villes-relais des territoires nationaux, les infrastructures principales qui traversent chaque État, et aussi des organisations commerciales qui trouvent leur base dans les principales villes, notamment les capitales¹.

En d'autres termes, le développement de tels trafics ne contribue pas plus – ou pas moins – que les flux transfrontaliers locaux à l'intégration économique et politique d'États voisins. L'intégration par le « bas », c'est-à-dire par le commerce et l'échange, n'apparaît pas seule garante d'une telle évolution. Une intégration par le « haut », notamment sous la forme de coopérations régionales dans le domaine de la

1. Cf. Bennafla (*op. cit.*).

construction et de l'entretien d'infrastructures¹, apparaît également nécessaire.

Conclusion

Les exemples pris ici mettent en lumière le rôle que jouent certaines places dans les circulations en Afrique de l'Ouest : ce sont des villes et des marchés importants qui concentrent puis redistribuent. Ils soulignent aussi, non pas tant la nécessité de disposer de bons réseaux de communication (bien que, dans certaines régions, le minimum soit nécessaire), que la possibilité d'accéder, en ces points nodaux, à d'autres échelles par ces réseaux (voie ferrée, souvent l'axe principal de communication, route goudronnée).

Les échanges internationaux illustrent le décalage entre la prégnance de relations entre populations voisines, le développement de marchés locaux, la persistance de circulations via des infrastructures défectueuses, et la permanence de flux de trafics « riches », à longue distance, pilotés dans les lieux majeurs des territoires étatiques, utilisant de plus ou moins bonnes infrastructures et intégrés pour partie à des circulations continentales et même intercontinentales. L'existence des pôles régionaux où les échelles s'entrecroisent permet le rapprochement de ces trafics et favorise certainement l'intégration des uns et des autres.

Cette importance du point nodal dans les systèmes de transports et cette dichotomie entre les échelles de fonctionnement existent aussi dans les économies occidentales² où les circulations de personnes et de biens se caractérisent par l'importance de tels lieux multiplicateurs d'échelles. L'émergence des points nodaux est caractéristique des processus de globalisation des entreprises, et notamment des grands transporteurs d'échelle au moins continentale, si ce n'est intercontinentale. Appliquées aux échanges transfrontaliers, ces évolutions notamment européennes tendent à faire de ces points majeurs du territoire des lieux où «... des activités distinctes, les unes fonctionnant plus dans une logique de réseau, les autres plus dans une logique de territoire, vont se traduire par la coexistence de deux grands types de relations internationales : un international à grande distance, de type inter-cités, un international de proximité, local pourrait-on dire³ ». Cette vision dédoublée des échanges transfrontaliers aboutit aussi, à toutes les échelles géographiques, à une ségrégation spatiale, économique et

sociale que la fluidité toujours plus grande des circulations ne résout pas.

Dans le cas de l'Afrique de l'Ouest, cet éclairage international illustre quelques spécificités : porosité des frontières administratives, extrême variabilité temporelle et spatiale des flux aux frontières, organisations commerciales et de transport efficaces, quelle que soit l'échelle, mais aussi déficience des réseaux de communication, précarité et enclavement, inégalités économiques croissantes.

Bibliographie

- ADAMS A., *Le long voyage des gens du fleuve*, Paris, François Maspéro, 1977, 170 p.
- ANTHEAUME B., BLANC-PAMARD Ch., CHALÉARD J.-L., DUBRESSON A., LASSAILLY-JACOB V., MARCHAL J.-Y., PILLET-SCHWARTZ A.-M., POURTIER R., RAISON J.-P. et SEVIN O., *Tropiques – lieux et liens*, Paris, ORSTOM, 1989, 620 p.
- BACH D., « Contraintes et ressources de la frontière en Afrique subsaharienne », *Revue Internationale de Politique comparée*, vol. 2, 3, 1995.
- BASILE C., DUPONT D. et LELOUP F., « L'Afrique de l'Ouest : vers un nouveau modèle d'intégration ? », *Cahiers de l'Association Tiers-Monde*, 17, 2002, p. 51-62.
- BENNAFLA K., « Mbaïboum : un marché au carrefour de frontières multiples », *Autrepart* (6), 1998, p. 53-72.
- BENNAFLA K., « La fin des territoires nationaux », *Politique africaine*, 73, mars, 1999, p. 24-49.
- BEX M.-C., « Les réseaux marchands transfrontaliers et la construction régionale : les réalités de la frontière sénégal-malienne », *Cahiers de l'Association Tiers-Monde*, 15, 2000, p. 133-140.
- CHÉNEAU-LOQUAY A., « Comment développer les usages des nouvelles technologies de l'information et de la communication pour les besoins de l'échange », Talence, CNRS-UMR Regards, *rapport de mission au Sénégal*, 1998, 60 p.
- CHÉNEAU-LOQUAY A., LOMBARD J. et NINOT O., « Réseaux de communications et territoires transfrontaliers en Afrique : les limites d'une intégration par le bas », *Cahiers de l'Association Tiers-Monde*, 15, 2000, p. 35-46.
- COSTE J., EGG J. et IGUE J. (coord.), *Échanges céréaliers et politiques agricoles dans le sous-espace ouest (Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Mali, Mauritanie, Sénégal) – Quelle dynamique régionale ?*, Montpellier/Cotonou/Paris INRA/UNB/IRAM, 1991, 217 p. + bibliographie et annexes.
- COUR J.-M., « Les enjeux de l'urbanisation dans les pays en voie de peuplement – Le cas de l'Afrique de l'Ouest », Communication au Symposium sur la gestion urbaine dans les villes en développement *De la métropole au micro-territoire : gérer la complexité, gérer la diversité*, Montréal, 13-15 juin, 1995, 46 p.

1. Cf. la communication de K. Dupreelle aux XIV^e Journées de l'Association Tiers-Monde (mai 1998), parlant de la coopération régionale en substitution des projets d'intégration régionale.

2. Cf. M. Savy (1999).

3. Cf. Diaz-Olvera et al. (1996), p. 524-525.

- DEBRIE J., « Transport et espaces d'entreprises : les stratégies africaines du groupe Bolloré », *Cahiers Scientifiques du Transport*, 39, 2001, p. 43-54.
- DIAZ-OLVERA L., LE NIR M., PLAT D. et RAUX Ch., « Échanges sans frontières, échanges sans limites ? », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, III, 1996, p. 511-530.
- DIOP M. C. (dir.), *Le Sénégal et ses voisins*, Dakar, Sociétés-Espaces-Temps, 1994, 325 p.
- DUPREELLE K., « La coopération régionale, une opportunité pour l'Afrique sub-saharienne ? », Communication aux XIV^e Journées de l'Association Tiers-Monde, Bendor, 27-28 mai, 1998, 17 p.
- ENDA, *La Ségambie méridionale : dynamiques d'un espace d'intégration partagé entre trois États*, Dakar, ENDA Prospectives Dialogues Politiques, 2003, 61 p.
- ENGELHARD Ph., *L'Afrique miroir du monde ? Plaidoyer pour une nouvelle économie*, Paris, Arléa, 1998, 222 p.
- FANCHETTE S., « Désengagement de l'État et recomposition d'un échange transfrontalier : la Haute-Casamance et ses voisins », *Autrepart* (19), 2001, p. 91-113.
- GOMIS K. M., *Le loumo de Diaobé : étude de géographie régionale*, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Faculté de Lettres et Sciences Humaines, Département de Géographie, mémoire de maîtrise, 1998, 147 p.
- GRÉGOIRE E. et LABAZÉE P., *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest*, Paris, Karthala-ORSTOM, 1993, 264 p.
- HUGON Ph., « Le NEPAD : nouvelle chance pour l'Afrique ? », *Afrique Contemporaine*, 204, 4^e trimestre, 2002, p. 42-51.
- IGUE J., *Le territoire et l'État en Afrique*, Paris, Karthala, 1995, 277 p.
- IGUE J., « Le NEPAD : initiative de la dernière chance ? », *La Revue internationale et stratégique*, 46, Été, 2002.
- IGUE J. et SOULÉ B. G., *L'État entrepôt au Bénin - Commerce informel ou solution à la crise*, Paris, Karthala, 1992, 277 p.
- KARANGA A., « Les besoins de réformes structurelles dans les transports en Afrique sub-saharienne », dans Actes de SITRASS 4 : *Efficacité, concurrence et compétitivité : la chaîne de transport en Afrique sub-saharienne*, Arcueil-Lyon, INRETS/CNRS-LET, 1996, p. 17-26.
- LAMBERT A., EGG J., AUBERTIN C. et COGNEAU D., « Commerce, réseaux et marchés : l'approvisionnement en riz dans l'espace sénégalais », *Cahiers des Sciences Humaines*, vol. 30, n°1-2, 1994, p. 229-254.
- LESOURD M., LOMBARD J., NINOT O., « Nouveaux espaces, nouvelles centralités. Échanges et réseaux en milieu rural sénégalais », *Historiens et Géographes*, 379, 2002, p. 141-152.
- LOMBARD J., *Échanges régionaux et pratiques de production-consommation des paysans du Sénégal : le cas du Sine-Saloum et des Terres Neuves*, Montpellier/Cotonou/Paris, INRA/UNB/IRAM, 1990, 95 p.
- LOMBARD J., « Les difficultés du Projet Sectoriel des Transports malien dans la région de Kayes », dans Actes de SITRASS V : *Les projets sectoriels*

des transports en Afrique sub-saharienne : bilan et réflexions, Arcueil/Lyon, INRETS/CNRS-LET, 1999, p. 345-356.

- LOMBARD J., « Mali : faire une nation avant l'intégration régionale ? », *L'Espace Géographique*, 3, 2002, p. 276-279.
- NINNIN B., *Géographie économique du milieu rural ouest-africain - Marchés, peuplement, agriculture, routes : éléments de modélisation 1960-1990*, Abidjan/Paris/Ouagadougou, CINERGIE (BAD-OCDE)/Club du Sahel-OCDE/CILSS, document de travail n°4, 1994, 107 p. + annexes.
- NINOT O., *Transports et intégration régionale en zone franc - Et une illustration à partir du corridor togolais*, Université Paris X-Nanterre, UFR de Géographie, mémoire de DEA, 1996, 119 p.
- NINOT O., « Pour une lecture critique des circulations entre villes et campagnes dans les pays du Sud : l'exemple du Sénégal », Communication faite au colloque Rural - urbain : les nouvelles frontières - Permanences et changements des inégalités socio-spatiales, Poitiers, 4-6 juin, 2003, 15 p.
- PEEMANS J.-Ph., *Les enjeux d'une réflexion sur la décentralisation et le développement local en Afrique au sud du Sahara : quelques remarques introductives*, Université Catholique de Louvain-la-Neuve, Institut d'études du développement, 1997.
- PORGÈS L., « Le NEPAD : présentation et résumé du texte de référence », *Afrique Contemporaine*, 204, 4^e trimestre, 2002, p. 52-76.
- SAVY M., « Les échelles du fret - Géographie des lieux, géographie des flux », *Annales de la Recherche Urbaine*, 82, 1999, p. 94-100.
- STARY B., « Rentes et ressources frontalières : le cas des échanges Ghana-Côte d'Ivoire », dans Bach D., *Régionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne*, Paris, Karthala, 1998, p. 243-255.
- TRAORÉ A., *L'état*, Arles, Actes Sud, 1999, 185 p.

Collection dirigée par Vincent Moriniaux

L'AFRIQUE

VULNÉRABILITÉ ET DÉFIS

Collectif coordonné par Michel Lesourd

Jeanne-Marie AMAT-ROZE

Jean-Claude ARNAUD

Chantal BLANC-PAMARD

Jean-Louis CHALÉARD

Bernard CHARLERY DE LA MASSELIÈRE

Alain FRANÇOIS

Véronique LASSAILLY-JACOB

Éric LECLERC

Guillaume LEFEBVRE

Michel LESOURD

Jérôme LOMBARD

Delphine PAGÈS-EL KAROUI

Jean-Luc PIERMAY

Hervé RAKOTO RAMIARANTSOA

Bouziane SEMMOUD

Mamady SIDIBÉ

Benjamin STECK

EDITIONS

DU TEMPS

Illustration de couverture :

Commerce international « informel » de l'huile de palme : réseau de transporteurs et grossistes guinéens ; commerçante sénégalaise vendeuse de demi-gros et de détail. Marché international de Diaobé (région de Kolda, Sénégal). Photo Michel Lesourd, 1999.

Table des matières

<i>Avertissement</i>	
Michel Lesourd	5
<i>Territoires et sociétés d'Afrique : enjeux et défis pour le développement</i>	
Michel Lesourd	9
COMPOSITIONS D'ESPACES : CŒURS, FAÇADES, MARGES	
<i>Organisation des territoires en Afrique septentrionale</i>	
Bouziane Semmoud	63
<i>De la densification à la conquête des marges : vers le « retournement » du territoire égyptien ?</i>	
Delphine Pagès-El Karoui	121
VITALITÉ DÉMOGRAPHIQUE ET EXTENSION SPATIALE	
<i>La population malienne : Répartition, structure et évolution récente</i>	
Jean-Claude Arnaud et Éric Leclerc	139
<i>La ville africaine et ses immigrés :</i>	
<i>les Guinéens au Sénégal et à Dakar</i>	
Guillaume Lefebvre (Texte organisé par Michel Lesourd)	159
<i>Les migrants saloum-saloum de la forêt classée de Pata (Sénégal). De l'installation différentielle au redéploiement spatio-économique</i>	
Mamady Sidibé	199
CIRCULATIONS MULTIPLES : FLUX, RÉSEAUX	
<i>L'Afrique de l'Ouest confrontée à l'impératif de la circulation</i>	
Benjamin Steck	219
<i>Transports et circulations dans l'espace ouest-africain : Échanges, acteurs et lieux</i>	
Jérôme Lombard	241
DES AGRICULTURES EN MUTATION	
<i>Cultures vivrières et cultures commerciales en Afrique occidentale : la fin d'un dualisme ?</i>	
Jean-Louis Chaléard	267
<i>Café en Afrique orientale</i>	
Bernard Charlery de la Masselière	293

ISBN 2-84274-236-2

© éditions du temps, 2003.
22 rue Racine, Nantes (44).

Catalogue : www.editions-du-temps.com - Portail : www.edutemps.fr

Tous droits réservés. Toute représentation ou reproduction même partielle, par quelque procédé que ce soit, est interdite sans autorisation préalable (loi du 11 mars 1957, alinéa 1 de l'article 40). Cette représentation ou reproduction constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code Pénal. La loi du 11 mars 1957 n'autorise, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, que les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective d'une part, et, d'autre part, que les analyses et les citations dans un but d'exemple et d'illustration.